300 вылетов за линию фронта

Григорий Петрович Евдокимов

SHOUT
SHARE
IT

- Евдокимов Григорий Петрович
  - ○

Евдокимов Григорий Петрович
300 вылетов за линию фронта

Евдокимов Григорий Петрович
300 вылетов за линию фронта

Аннотация издательства: Записки штурмана бомбардировочной авиации о боевых действиях летчиков-однополчан 449 БАП в годы Великой Отечественной войны, об их мужестве и героизме, высоком боевом мастерстве, самоотверженной борьбе с немецкими захватчиками в воздушных боях.

Содержание

Введение
Мы - лейтенанты
Первое боевое задание
Мы теряем боевых друзей
На боевом курсе
В разведке
Задание будет выполнено
Встреча с другом
На учебу
Уполномочен особо
Снова в небе Украины
Удар по аэродрому Краматорск
Задания были разные
Боевая работа продолжалась
В воздухе только один экипаж
На горящем самолете
"Охота"
Закрыто туманом
Сын полка
С новым командиром
Граница остается за бортом
Под крылом Болгария
Курс на порт Салоники
Цель по курсу
В небе Югославии и Венгрии
Самолеты врага не взлетят
Победоносное завершение войны
Самолет к полету готов
Последний раз за линию фронта
И снова Кремль

Где же вы, друзья-однополчане

Слово об авторе

Введение

"Комсомолец, на самолет"! - этот призыв прозвучал в 30-х годах на IX съезде ВЛКСМ. "Отныне судьбы Ленинского комсомола, - говорилось в Обращении съезда к советской молодежи, - неразрывно связаны с судьбами Военно-Воздушных Сил РККА".

Тысячи членов ВЛКСМ горячо откликнулись на этот призыв. Прямо из-за школьной парты, со станка, от плуга по комсомольской путевке они пришли в летные и технические школы Военно-Воздушных Сил. Многие из них стали замечательными мастерами своего дела. Успешно прошли испытание огнем в годы Великой Отечественной войны, завоевав славу и признательность советских людей.

О тружениках неба, моих товарищах по оружию, плечом к плечу с которыми мне довелось разделить нелегкую судьбу воздушного рабочего войны, я хочу рассказать в этой книге.

К сожалению, память не сохранила ни всех имен, ни всех событий тех огненных лет, достойных того, чтобы о них узнал читатель.

При работе над рукописью использован также материал коллектива авторов военно-исторического очерка "17-я Воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены".

Выражаю сердечную признательность моим боевым друзьям, поделившимся своими воспоминаниями: К. С. Дубинкину, В. Ф. Тюшевскому, П. И. Компанийцу, Н. С. Визиру, И. З. Черникову, Г. И. Голованенко, О. А. Берднику, Е. А. Мясникову, а также Ю. П. Баскову за его весьма полезные для меня советы и пожелания.

Мы - лейтенанты

На нас новенькое с иголочки обмундирование темно-синего цвета, белая с синим галстуком рубашка, в петлицах по два кубика, на фуражке - "краб". На левом рукаве френча золотистого цвета знак в виде крыльев птицы. Френч перетянут широким офицерским ремнем с портупеей через правое плечо; (и ремень, и портупея еще пахнут свежевыделанной кожей). На ногах - начищенные до зеркального блеска хромовые сапоги.

Мы - вчерашние курсанты Челябинского авиационного училища - стоим в четком строю. На импровизированной трибуне начальник училища комбриг Ф. Е. Емельянов. Среднего роста, с широкими, чуть покатыми плечами. Он выделяется среди окружающих его офицеров своей красивой парадной формой, на которой ярко блестели несколько боевых наград. По тому времени это было редкое явление, и мы с восхищением смотрели

на него, уже сумевшего доказать свою преданность Родине.

Комбриг зачитал приказ наркома обороны о присвоении нам воинского звания "лейтенант", тепло нас поздравил с этим офицерским званием, всем пожелал успехов в нашей будущей работе. После этого нам зачитали приказ Главнокомандующего ВВС о назначении нас по строевым частям. Перед окончанием училища каждый загадывал - где ему придется начинать службу - вблизи ли родных и знакомых мест или в дальних и необжитых гарнизонах?

И вот слышу, как начальник отдела кадров читает: "Лейтенант Антонов, лейтенант Белов, лейтенант Евдокимов, лейтенант Синьков, лейтенант Ярунин 168-й резервный авиационный полк, Дальневосточный военный округ".

Мысленно напрягаю память, но никак не могу припомнить, чтобы когда-то встречал такое название поселка.

После команды "Разойдись" я спрашиваю Ваню Синькова:

- Ты не знаешь, где этот поселок?

- Не имею представления.

- Пойдем, поищем на карте.

Некоторые посочувствовали нам: "Не повезло же вам с назначением". Но мы не жалели. Мы были молоды, здоровы, полны желания служить там, где найдет нужным командование. В одном, быть может, нам не повезло. Западникам (тем, кто получил назначение в западные округа) предоставили месячный отпуск. Нам же в отпуске отказали. На другой же день поезд увозил нас к новому месту назначения. О чем только мы не передумали и переговорили за время нашего длительного путешествия. Но вот, наконец, мы прибыли в Хабаровск, центр Дальневосточного края. К сожалению, подробно ознакомиться с городом не пришлось: поезд отправлялся через два часа.

На станцию мы прибыли рано утром. Никто нас не встретил. Узнав от местных жителей, что аэродром недалеко, мы отправились пешком. Было тихое июльское утро.

В лесу еще держались сумеречные тени. Вдруг тишину нарушил все нарастающий гул и вскоре над кромкой леса появился серебристый красавец моноплан. Мы остановились и, как по команде, подняли головы, провожая восхищенным взглядом скоростной бомбардировщик СБ, на котором нам предстояло летать. Полк был вооружен самолетами СБ конструкции Архангельского. Это был первый советский фронтовой бомбардировщик, цельнодюралевый, с хорошими аэродинамическими формами. Первый бомбардировщик с убирающимися шасси, с двумя моторами водяного охлаждения М-105 мощностью по 860 л. с., максимальной скоростью 424

километра в час, с дальностью полета до 1000 километров, бомбовой нагрузкой 500 килограммов. Боевое крещение самолет получил в Испании, где хорошо зарекомендовал себя. Экипаж самолета состоял из 3-х человек: летчика, штурмана и стрелка-радиста. Мы прибыли на должности штурманов, хотя именовались летчиками-наблюдателями. Мы долго ждали этой встречи. Допоздна засиживались за конспектами, сдавали зачеты, летали на учебных самолетах и жили мечтой о полетах на боевых машинах.

И вот мечта сбывается.

- Потопали, братцы, дальше, а то мы так и до вечера не доберемся, произнес все время молчавший до этого Белов. И мы продолжали путь.

За разговорами незаметно добрались до аэродрома. Снова конспекты, схемы, тренировки. И вот он первый полет на боевом самолете.

Эти 60 минут полета, которые я провел не как курсант, а как равноправный член экипажа, запомнились мне надолго. Но летать приходилось мало - сказывалась нехватка самолетов.

Наступил октябрь, а с ним и холода. Уже в первую декаду месяца снегу намело столько, что мы еле успевали его отгребать. В один из таких дней, когда я очищал снег возле общежития, ко мне подошел Синьков. Лицо его сияло.

- Бросай свою лопату и пляши, - выпалил он мне одним духом. "Наверное письмо из дома?" - подумал я. Прикуривая папиросу, он продолжал: "Пляши, пляши - не пожалеешь". Пришлось притопнуть сапогами о мерзлую землю.

"Тебя, меня, Антонова и Ярунина направляют в 55-й бомбардировочный полк, который базируется на Востоке".

Радости нашей не было предела. Наконец-то нас направляют в строевую часть. На другой же день к вечеру мы прибыли к месту назначения. После невзрачной станции город нас очаровал: небольшой, зеленый, уютный. Штаб полка располагался недалеко от аэродрома. Принял нас заместитель командира полка майор К. С. Дубинкин и тут же распределил по эскадрильям. Антонов и Ярунин остались в городе, а нас с Синьковым направили в 1-ю эскадрилью капитана Орлова, которая располагалась в 10-12 километрах от города. Дубинкин далее рассказал нам, что полк был сформирован в 1938 году, на базе эскадрильи, летавшей на самолетах Р-5.

Аэродром не имел твердого покрытия и представлял обширное поле с густым травяным покровом. Летом же, в период интенсивных полетов, самолеты своими колесами при взлете и посадке начисто выбивали траву, оставляя шлейф коричневой

пыли.

Я был очень доволен, что попал в одну эскадрилью с Синьковым, с которым мы крепко подружились еще в училище. Даже кровати в училище стояли рядом. В классе, на аэродроме, на тренажере, в кино - мы всегда старались быть вместе. Он тоже, как и я, прибыл в училище из деревни и это нас сближало. Оба трудно и долго привыкали к строгим армейским порядкам. В авиацию и он, и я прибыли по призванию и часто спорили о ее будущем.

Поселили нас у одной пожилой женщины, потерявшей мужа в гражданскую войну. Относилась она к нам по-матерински, называя "сыночки". И когда бы мы ни вернулись, на столе для нас стояло свежее молоко.

Меня включили в экипаж летчика Ивана Ромахина, а Ивана - в экипаж Степана Стефаненко. И Ромахин и Стефаненко входили в одно звено. Командиром звена был лейтенант П. И. Компаниец. Мы много летали, отрабатывая групповую слетанность, приемы бомбометания на авиаполигоне, стрельбу по воздушным и наземным мишеням. К июню 1941 года мы полностью закончили подготовку к полетам днем в простых метеоусловиях. В июле наше звено планировалось в отпуск, чтобы с августа приступить к полетам в сложных метеоусловиях и ночью.

Но немецкое командование рассудило иначе. Утро 22 июня выдалось солнечным и ясным. После завтрака мы с Ваней поехали в город. Я в составе футбольной команды должен был играть на первенство эскадрилий, а друг мой ехал просто так - "поболеть" за меня и эскадрилью. Вернулись мы в 12 или 13 часов. Не прошло и часа, как по селу раздались звуки сирены - сигнал боевой тревоги. Боевые тревоги объявлялись часто, и мы как-то привыкли к ним. Мы не сомневались, что тревога будет учебной и на этот раз. По сигналу тревоги летный состав собирался в штабе, а технический состав обязан был прибыть на стоянки и готовить самолеты к боевому вылету. Так было и на этот раз.

Через несколько минут мы собрались в штабе. Самолеты уже растаскивались тягачами в разные концы аэродрома, каждый на свое, предусмотренное заранее место. Там их маскировали.

Командир эскадрильи капитан А. Т. Орлов объявляет: "Сегодня, рано утром, немецко-фашистские войска вероломно, без объявления войны, напали на нашу страну". Война! Так, зловещее слово - война, про которую мы знали только по рассказам, стала реальностью. Это было так неожиданно, что на какое-то время все оцепенели. Адъютант эскадрильи тут же раздал нам пакеты, в которых хранились карты на предполагаемый район боевых действий. Поступил приказ командира полка: подготовить

самолеты к полетам и ждать дальнейших распоряжений. Шагая вместе с экипажем на стоянку, мысленно успеваю побывать дома. Но разве сейчас до этого. А как бы хотелось хоть несколько дней побыть дома, где прошло босоногое детство, побродить босиком по теплому и влажному берегу журчащего в ивняке ручейка, что течет под горой и именуется звонким и красивым именем Курчумка. Дойти до пруда, что у мельницы, и искупаться в теплой, пахнущей водорослями, воде. Повидаться с отцом, матерью, встретиться с друзьями детства, с кем гоняли лошадей на выпас, и, сидя у ночного костра, рассказывали друг другу разные небылицы.

Мои мысли прервал И. Ромахин.

- Как думаете, хлопцы, нас могут послать туда? - И на его смуглом, цыганского типа лице, и особенно в глазах, можно было прочесть внутреннюю убежденность - без нас не обойтись.

- Почему бы и нет? А ты очень хочешь на фронт?

- Еще как. Была бы моя воля, я бы сегодня же вылетел... - И, немного подумав, добавил: - И воевать стал бы так, чтобы "или грудь в крестах, или голова в кустах".

Техник самолета В. И. Зверев доложил, что самолет к боевому вылету готов. Нам осталось только ждать дальнейших указаний. Проходят дни за днями, а мы сидим в "боевой готовности". Часами по карте изучаем предполагаемый район боевых действий. Находясь вблизи от Японии и зная вероломный характер ее тогдашнего руководства, мы не только не исключали возможность нападения на нас с ее стороны, но, наоборот, предполагали, что в самое ближайшее время такое нападение состоится.

Наш штурман эскадрильи В. Г. Чернявский требовал от нас, чтобы мы на память могли нарисовать любой район островной Японии, обозначить наиболее важные цели, указать курс и время полета до них. Мы понимали, что в боевом вылете, под огнем противника, не будет времени на счисление карты с местностью и отыскивание целей.

А радио приносит с запада невеселые вести... Наши войска, ведя кровопролитные бои с превосходящими силами врага, все дальше и дальше отходят на восток, оставляя один населенный пункт за другим. Но приходили и радостные вести - это вести о мужестве и героизме наших воинов. Уже в первые часы войны, ранним утром 22 июня 1941 года, летчики Ленинградского фронта Петр Рябцев, Дмитрий Кокарев, Леонид Бутелин, Иван Иванов совершили воздушный таран. Мы много между собой обсуждали этот прием воздушного боя. Некоторые рассуждали так: "Зачем летчику идти на такой большой риск - ведь

формально летчик прав, если, например, после того, как будут израсходованы боеприпасы, он выйдет из боя". "Да, формально он прав, - отвечали ему, - так могли поступить и те летчики, которые совершили таран, но в том и величие их подвига, что они руководствовались не пустой формальностью, а чувством воинского долга. Они сознательно шли на риск, не жалея своей жизни ради победы над врагом. Но это не безрассудный риск, а точно рассчитанный прием это героизм, помноженный на мастерство". Так думало абсолютное большинство наших летчиков.

Много лет спустя, прославленный летчик, трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин по этому вопросу скажет так: "Где, в какой стране мог родиться такой прием атаки, как таран? Только у нас, в среде летчиков, которые безгранично преданы своей Родине, которые ставили ее честь, независимость и свободу превыше всего, превыше собственной жизни".

Всего в годы Великой Отечественной войны было совершено воздушных таранов: 404 - летчиками-истребителями, 18 - штурмовиками, 6 бомбардировщиками, один таран был совершен на самолете Р-6. Только в первый день войны, 22 июня 1941 года, было совершено 12 воздушных таранов.

Советские летчики применяли различные способы тарана: рубили винтом хвостовое оперение или крыло вражеской машины, били по ней крылом или выпущенными шасси, шли в лобовую атаку. Некоторые летчики воздушные тараны совершали по нескольку раз. Герой Советского Союза летчик Хлобыстов трижды таранил вражеские самолеты, а летчик Б. Ковзан, с которым мне впоследствии довелось познакомиться лично, совершил 4 тарана. Во время последнего тарана он потерял глаз, но и после этого продолжал летать и громить фашистских стервятников.

В начале июля был получен приказ - к 4 июля быть готовыми к перелету на запад. Мы очень обрадовались, и с воодушевлением стали готовиться к нему. Сняли бомбы, загрузив вместо них самое необходимое для перелета техническое имущество, собрали личные вещи, проложили маршрут полета до Хабаровска. Это сейчас, чтобы перелететь с Дальнего Востока до Москвы достаточно одного летного дня, тогда же для такого перелета требовалось сделать 9-10 промежуточных посадок, затратив на это 35-40 летных часов.

5 июля для проводов полка на аэродром прибыл командующий ВВС Дальнего Востока генерал-майор авиации Сенаторов. Состоялся митинг с выносом полкового знамени. И вот эскадрилья в четком строю ложится на расчетный курс. Внизу

остается утопающий в зелени город, для многих ставший родным и близким. В этот же день, покинув гостеприимный Хабаровск, мы прибыли в другой город, где и заночевали. А утром снова в полет. По всему маршруту, насколько хватает глаз, внизу простирается могучая сибирская тайга, которой мы несколько месяцев назад любовались из окна поезда. Перед вылетом одеваемся в теплые доспехи - реглан, меховые унты, так как лететь предстоит на высоте 4000 метров.

Через 30 минут полета начинает трясти левый мотор. Затем послышался треск, самолет резко развернуло влево, словно он левой плоскостью налетел на какое-то препятствие. Скорость упала. В мгновение из-под левой плоскости вырвалось желтое пламя.

- Командир, горит левый двигатель, - докладывает радист И. Рябов.

- Вижу, но что будем делать?

- Надо садиться.

- Легко сказать садиться, а куда?..

Доложили об этом командиру эскадрильи, тот ответил:

"По возможности садитесь на пригодную площадку. Если сесть невозможно, покидайте самолет на парашютах".

Стараемся держаться железной дороги. Впереди показался город Ачинск. В 3-4-х километрах от города замечаю обширную прогалину молодого сосняка и завожу туда летчика.

- Перекрой пожарные краны и не забудь выключить зажигание перед посадкой, - напоминаю Ромахину.

- Краны уже перекрыты, - отвечает он.

Когда до земли оставалось метров 100, вижу, что сосняк на поляне не так уж и молод: стволы по 10-15 сантиметров, а высота 3-4 метра. Но деваться некуда. Еще мгновение - и самые высокие верхушки деревьев начинают царапать по днищу фюзеляжа. Наконец сплошной треск.

Очнулся я уже в больнице города Ачинска. Экипаж, за исключением стрелка-радиста И. Рябова, получил различные травмы и ушибы. Рябов и рассказал нам, что при посадке сначала отлетело хвостовое оперение, затем отвалилась левая плоскость, после чего самолет, пробуравив полосу метров 100, остановился.

На наше счастье, недалеко от места посадки работала бригада по вывозке леса. Они и помогли. Вытащили нас из кабин и на машине отправили в больницу. Потянулись длинные дни и ночи томительного безделья. Вставать нам не разрешали. Не пострадавший при аварии Рябов исполнял роль сиделки, уборщицы, официантки и еще многих других побочных обязанностей. Всех четверых нас поместили в одну палату. С

нами летел техник самолета В. Зверев, получивший травму шейного позвонка. У нас с И. Ромахиным были повреждены ноги.

Однажды, когда мы уже могли передвигаться самостоятельно по комнате, Ваня Ромахин, самый, пожалуй, непоседливый из нас, завел такой разговор:

- Послушай, Рябчик (так иногда величали мы своего стрелка-радиста за его малый рост), можешь ты ради общего дела поговорить с сестрой хоть один раз не на любовную тему? Сделай одолжение, попроси ее, чтобы наши документы и обмундирование она выдала нам, а то мы здесь до конца войны можем проваляться.

Мысль всем понравилась (мы знали, что врачи раньше, чем через 15-20 дней, нас не выпишут).

- А за это нам... не того?.. - Рябов показал на шею.

- Не от фронта же мы бежим, а на фронт, - постарался я его успокоить.

План наш удался. Через два дня мы снова двигаемся в сторону фронта, правда, в десять раз медленнее, чем раньше. Поезд шел с частыми остановками, пропуская вперед эшелоны с боевой техникой и людьми.

Погода в июле в этих районах стояла необычайно жаркая. И нередко, выйдя из вагона прогуляться в своих меховых унтах, слышали за своей спиной чей-нибудь ребячий голос: "Смотри, смотри, дядьки, наверное, с неба спустились".

Занималось погожее летнее утро, поезд остановился на станции Челябинск, товарищи еще спят. Мысли уносят меня к событиям трехгодичной давности.

...Стояло такое же погожее утро августовского дня 1938 года.

Паровоз дал протяжный гудок, несколько раз фыркнул, выпустив под колеса облако белесого пара, и тронулся с места. Вскоре перрон опустел. Во внутреннем нагрудном кармане моего видавшего виды пиджака (ношеного-переношенного моим старшим братом Семеном) лежало направление в Челябинское военное авиационное училище летчиков-наблюдателей (так тогда именовалось училище, готовящее авиационных штурманов). Перед глазами промелькнуло окно моего купе и за стеклом - совсем белая борода деда - моего спутника по вагону. На прощание мы помахали друг другу руками. Я хорошо помню, когда я поздним вечером на станции Сюгинская (так тогда называлась станция Можга) сел в вагоне рядом с дедом. Он долго и подозрительно косил в мою сторону, переводя взгляд то на меня, то на мой ободранный с боков, фанерный чемодан. Лишь на другое утро, когда я на какой-то станции сбегал и принес для него кипятку, он разговорился. Узнав, что я еду поступать в

военное авиационное училище, дед спросил:

- Летать, что ли, будешь?

- Собираюсь, если получится.

- А не страшно? Говорят, что каждый третий летчик разбивается.

- Кто это говорит?

- Так в народе гутарят.

Дед рассказал и про себя: что он живет в деревне, а сейчас вот едет в гости к сыну - командиру Красной Армии.

- Шпалу он носит у меня, - не без гордости заявил он.

И вот состав увез моего попутчика дальше, а мне предстояло добраться до училища. В таком большом городе, как Челябинск, я оказался впервые. Здесь все мне было в диковинку: и широкие, покрытые асфальтом улицы, и оживленные гудки автомашин в перемежку с трамвайным перезвоном. Особенно меня поразила масса людей, снующих (как мне тогда казалось) без дела в разных направлениях.

До авиационного городка я добрался в середине дня. Вокруг массивного П-образного здания размещалось несколько жилых домов и подсобных помещений.

В тот же день нас распределили по отделениям, отрядам. Сводили в баню и выдали солдатское обмундирование зеленого цвета - хлопчатобумажную гимнастерку и брюки, кирзовые сапоги, портянки, пилотку, ремень. Так началась моя солдатская жизнь. В первое время мы изучали уставы, занимались строевой и физической подготовкой.

Хорошо запомнился мне ритуал принятия военной присяги, так много значивший для юноши, вступающего в Красную Армию. Накануне нам выдали выходное обмундирование: зеленую суконную гимнастерку, синего цвета брюки и пилотку. Объявили порядок принятия присяги. Было это 22 февраля 1939 года.

- Курсант Евдокимов, для принятия военной присяги выйти из строя, объявляет командир роты.

- Есть, - отвечаю и выхожу из строя.

Когда я повернулся лицом к строю, мне вручили текст военной присяги: "...Я, гражданин Советского Союза, вступая в ряды Красной Армии, клянусь..."

Глухим от волнения голосом читаю я (хотя содержание военной присяги я накануне выучил наизусть). По окончании чтения, против своей фамилии ставлю свою подпись. С этого дня все требования воинских приказов, распоряжений, уставов в полной мере относятся ко мне, как к полноправному воину нашей славной Красной Армии.

Описанный порядок принятия военной присяги был введен

впервые. До 1939 года воины приносили клятву на верность Родине коллективно в строю во время парада в день 1 Мая. После принятия военной присяги круг наших обязанностей расширился - нам доверили нести караульную службу.

В расписание занятий были включены такие дисциплины как самолетовождение, бомбометание, воздушная стрельба, метеорология, связь, материальная часть самолета, аэродинамика, авиационная картография, воздушное фотографирование, авиационная астрономия.

До мая мы изучили материальную часть, оборудование таких самолетов, как У-2, Р-5, ТБ-3, то есть тех самолетов, которыми располагало на этот период училище. Наконец, нам объявили: "Назавтра ознакомительные полеты на У-2". Волнуемся. Была команда: "Отбой", но что-то не спится, и не потому, что сомневаюсь в выполнении задания - оно было более, чем скромным - по требованию инструктора докладывать показания приборов и опознать в полете характерные ориентиры в районе аэродрома, а скорее всего из-за боязни плохого самочувствия в полете (о том, что многие начинающие летать курсанты первые полеты переносят плохо, мы не раз слышали от старшекурсников и преподавателей), результатом которого, как правило, было отчисление из училища.

Рядом с моей кроватью стояла кровать Синькова. Слышу, как под ним скрипит сетка. Поворачиваюсь в его сторону, и шепотом спрашиваю: "Не спишь?"

- А что?

- Волнуешься?

- Да брось ты, - успокаивает он меня, - не мы первые и не мы последние.

И, видимо, поняв, что меня волнует, добавил:

- Зря, что ли, мы занимаемся с тобой спортом. Все хорошо будет. Спи.

Утро в день полета выдалось тихое и ясное. После завтрака, надев летные комбинезоны и захватив-с собой шлемофоны и планшеты, заправленные картой и бортовыми журналами, мы двинулись на аэродром. Моя очередь лететь была за Н. Беловым. Вот самолет, на котором он летал, коснулся колесами земли, пробежал метров 200, развернулся на 180° и подрулил к месту старта. Подбегаю к самолету и жду, пока Н. Белов освободит кабину.

- Ну, как? - спрашиваю его.

В ответ он поднимает вверх большой палец. Инструктор мотор не выключает. Забираюсь в кабину, пристегиваю парашют, подключаюсь к переговорному устройству и докладываю:

"Курсант Евдокимов к полету готов".

Вижу, как сектор газа с левой стороны кабины плавно двинулся вперед. Мотор запел на высоких нотах, и самолет тронулся с места, все убыстряя свой бег. Вот колеса перестали стучать о неровности аэродрома, и самолет перешел в набор высоты. Встречный поток воздуха, огибая прозрачный козырек кабины, больно хлещет незаправленным концом шлемофона по щеке. Заправив конец шлемофона, осмотрелся. Аэродромные пристройки уменьшились в размерах. На горизонте появилось много других ориентиров. На запрос инструктора докладываю:

- Высота 400 метров, скорость - 120, курс - 180°.

Самолет делает левый крен. Оба правые крыла закрывают синеву неба, а левые - опустились к земле.

- Покажите, где находится аэродром, - слышу голос инструктора.

Мысленно прикидываю - аэродром должен быть сзади слева. Обшариваю горизонт с левой стороны, сквозь расчалки, стягивающие крылья, вижу маленькое с высоты белое полотнище на зеленом фоне в виде буквы Т. Выбрасываю в сторону аэродрома левую руку, но ее тут же отбрасывает встречным потоком назад. Инструктор оглянулся и, улыбнувшись, кивнул головой.

- Докладывайте по переговорному устройству, а то останетесь без рук, слышу его голос.

После непродолжительного полета летчик переводит самолет в планирующий полет в направлении аэродрома. Когда самолет касается земли, я с облегчением вздыхаю. На линии старта по знаку инструктора покидаю самолет. Мое место занимает курсант Гареев.

Второй полет был выполнен по треугольному маршруту, неизвестному для курсанта. В задачу курсанта входило - опознать поворотные ориентиры и записать в бортовой журнал их название, время прохода, показания высоты, скорости и курса. За оба эти полета я получил отличные оценки.

После этих полетов нас допустили к полетам на учебное бомбометание с самолета Р-5. Это был двухместный биплан деревянной конструкции с матерчатой обшивкой крыльев конструкции Поликарпова (1928 г.), с мотором водяного охлаждения М-17. Самолет имел максимальную скорость 230 километров в час, что по тому времени было немало. Выпускался самолет в качестве разведчика. Надежность конструкции, хорошая устойчивость и управляемость, простота в пилотировании снискали ему большое уважение среди летного состава. В сентябре 1930 года звено таких самолетов выполнило

полет по маршруту Москва - Анкара - Тбилиси - Тегеран. Принимал самолет участие и в боевых действиях против немецко-фашистских войск в начальный период войны.

Для учебных бомбометаний промышленность выпускала практические бомбы весом 50 и 100 килограммов, корпус которых выполнялся из цемента. По внешнему виду и баллистическим данным они ничем не отличались от боевых бомб такого калибра. Чтобы не перепутать, кому принадлежат сброшенные на полигоне бомбы, на перьях стабилизатора каждой бомбы курсант перед полетом гвоздем выцарапывал присвоенный ему номер.

После того как очередная смена заканчивала бомбометание, у командного пункта вместо разрешенного сигнала - буква "Т" - выкладывался сигнал запрещения бомбометания - белый крест. Полигонная команда шла в это время в район цели и по свежевыброшенной от взрыва земле отыскивала стабилизаторы бомб. После чего замерялось направление и расстояние от центра цели. Конечно, каждый курсант мечтал попасть бомбой в самое перекрестие цели, но это никому не удавалось. Были отклонения 3-5 метров, но ближе не было. В связи с этим мне вспомнился такой случай. Как-то в курилке в свободное от занятий время между курсантами зашел такой разговор:

- Как вы думаете, братцы, можно ли попасть бомбой прямо в самый центр цели? - спросил кто-то из курсантов.

- Нет, невозможно, - ответили ему. - Ведь нужно, чтобы все слагаемые элементы, влияющие на точность бомбометания (а их немало), с абсолютной точностью совпали с расчетными величинами. Практически этого не может случиться, так что попадание в центр цели надо считать случайностью. По теории вероятности получалось так.

Вскоре после этого разговора автор этого рассуждения, будучи назначенным на полигон, при очередном обмере отклонений бомб с цели не ушел, а остался. Улегшись в центре мишени на спину, стал наблюдать, как его товарищи старательно наводят самолеты в расчете на точное попадание. Несмотря на невольный страх от каждой сброшенной бомбы, пролежал он так до очередного обмера. Об этом стало известно командованию - и как результат несколько нарядов вне очереди.

...А поезд тем временем, хотя и медленно, но продвигался все дальше на запад. Перед глазами мелькали уже знакомые пейзажи: поляны, озера и ручейки, перелески, реки.

Постоянных попутчиков в вагоне оставалось все меньше и меньше. Чем ближе мы продвигались к фронту, тем больше появлялось в вагоне пассажиров в военной форме. Большинство пассажиров были сосредоточенны и молчаливы, а если и

говорили, то на военную тему. Особенно было тяжело на душе, когда навстречу попадались санитарные поезда с ранеными воинами.

На рассвете поезд должен прибыть на станцию Сюгинская, где я три года учился в педтехникуме и откуда ушел в военное училище. Всего в 35 километрах от города проживают мои родные: отец, мать, сестра. И мысли вновь унесли меня в недалекое прошлое...

Мне исполнилось 15 лет, когда я вместе с сестрой Нюрой окончил школу колхозной молодежи, или ШКМ, (как тогда сокращенно она именовалась) в селе Волипельга. Встал вопрос: пойти ли учиться дальше или остаться в родном колхозе и помогать родителям. Вопрос с сестрой решился быстро - она оставалась в колхозе, так как не захотела учиться дальше.

Взгромоздив на нос перевязанные веревочкой очки, отец долго и внимательно читал мое свидетельство об окончании школы, затем он снял очки и, протирая их подолом рубахи, произнес: "Молодец, однако, - и, обращаясь к матери, продолжил, - ты послушай, мать, что пишут про нашего-то мальца... При отличном поведении обнаружил следующие знания..." Преждевременно потускневшие от нелегкой крестьянской жизни глаза мамы покрылись влагой. "А дальше-то как?" - спрашивает меня отец.

- Хотелось бы учиться дальше, тять (так в деревне называли своих отцов).

- И на кого же ты выучишься?

- На учителя.

- Ну, валяй, может, и вправду "человеком" станешь.

В понятие "человек" отец вкладывал образование. До этого никто в нашей деревне еще "человеком" не стал. Сельские ребята и девчата обычно заканчивали 3-4 класса и оставались помогать родителям в их нелегком труде.

В середине июля 1935 года, когда поспела малина и стала наливаться чернотой ягода черемухи, родители собрали меня в "дальнюю" дорогу. Наутро мне предстояло отправиться в город. Отец подробно рассказал, через какие села и деревни я должен проходить. И вот я впервые в городе. На мне были новые лапти, сплетенные отцом по такому случаю накануне; изрядно поношенный, но еще не дырявый костюм старшего брата Семена; черная с косым воротом рубаха; видавший виды картуз. За спиной - объемистая с картошкой и хлебом холщовая сумка - запасов в ней на неделю. В очередную субботу я отмерю 35 километров до родной деревни Ожги, чтобы в воскресенье вернуться тем же путем и с таким же запасом провианта.

И вот я - студент Можгинского педагогического училища. Те, кому довелось проезжать по железной дороге через станцию Можга, не могли не заметить в 300 метрах от вокзала большое красивое здание. Это и есть основной учебный корпус первого в Удмуртии педагогического училища. Учеба у меня подвигалась успешно, и в начале июня 1938 года уже перед самым окончанием училища, меня вызвали в комитет комсомола, где состоялся такой разговор:

- Товарищ Евдокимов, решение съезда комсомола ты читал?

- Читал.

- Что там сказано насчет Военно-Воздушных Сил?

- Комсомол должен взять над ними шефство.

- Правильно. А как ты лично к этому относишься?

- Если нужно, то я готов.

- Тогда возьми вот это направление и на днях сходи в военкомат. Там тебе расскажут, когда и что требуется.

Так я попал в Челябинское авиационное училище...

Наконец, мы в Москве. До этого никто из нас здесь не бывал, и мы с любопытством смотрели на дома, улицы, площади, про которые раньше слышали или читали. Суровый быт войны наложил свой отпечаток и на столицу: на улицах было больше военных, чем гражданских, на окнах домов - бумажные крестики, в небе парили пузатые аэростаты-заграждения. В главном штабе ВВС нам выписали предписание в г. Тамбов. Выдали сапоги и денег на дорогу. К этому времени наш полк был разделен на два самостоятельных полка. Один полк под номером 55 в составе 3-х эскадрилий под командованием Юкалова убыл под Ленинград, а второй под командованием майора Дубинкина, пополнившись молодым летным составом, проходил доучивание в Тамбове. Именовался он 55А.

Перед отъездом мы побывали на Красной площади и площади Свердлова, на которой лежал, распластавшись, сбитый фашистский стервятник Ю-88. У самолета полно народа. Но близко подойти нельзя: вокруг него веревочное ограждение, возле самолета - солдат.

- Всех бы их так, - кто-то произносит в толпе, и мы мысленно соглашаемся с ним. На нас летная форма и многие уступают нам дорогу - слава наших братьев по оружию, сбивших в небе столицы этого пирата, косвенно коснулась и нас. Через день мы были в Тамбове. Наше прибытие было полной неожиданностью для командования и наших товарищей - нас считали погибшими при аварии. Скоро нам выдали новый самолет, и мы были готовы к отлету на фронт.

Первое боевое задание

5 августа полк в составе 3-х эскадрилий произвел посадку на Полтавском аэродроме, где он вошел в состав 18-й дивизии дальнего действия, дивизия входила в состав резерва Главного командования. В оперативном отношении она подчинялась Главнокомандующему Юго-Западного направления Маршалу Советского Союза С. М. Буденному и командующему ВВС Юго-Западного направления маршалу авиации Ф. Я. Фалалееву.

На аэродроме, кроме нас, базировался 93-й дальнебомбардировочный полк на самолетах ДБ-3 и истребительный полк на самолетах И-16. Разрулив самолеты по стоянкам, отправляемся к новому месту жительства - в одну из школ, которая располагалась неподалеку от аэродрома.

В августе 1941 года на Юго-Западном фронте развернулись ожесточенные сражения. Немецко-фашистские войска захватили Фастов, Белую Церковь и рвались к Киеву, но с ходу город взять не смогли. Немецкое командование отдало приказ о переходе своих войск к обороне на Западном (Центральном) фронте с тем, чтобы основные усилия направить на ликвидацию Киевского узла обороны, сковавшего продвижение главных сил группы армии "Юг". В последующем оно рассчитывало наступлением вдоль Днепра захватить Кременчуг. И, повернув на север, соединиться с войсками Центрального фронта, а затем окружить и уничтожить советские войска Юго-Западного фронта. Но об этом мы узнаем намного позднее, уже после окончания войны.

Утром, 7 августа, получен первый боевой приказ - нанести бомбовый удар по моторизованной колонне противника в районе Корсунь-Шевченковский, Богуслав. Запуск - по сигналу зеленой ракеты. Прокладываем маршрут полета. По расчетам, время полета до цели - 45 минут. Прибыв на стоянку, проверяем готовность самолета к полету. Впервые в фюзеляже не учебные, а боевые бомбы. Ждем сигнала на вылет. Каждый из нас волнуется по-своему: я - уточняю расчет полета, хотя помню на память все данные расчета; стрелок-радист И. Рябов подгоняет давно уже подогнанные лямки парашюта; летчик И. Ромахин о чем-то разговаривает с техником В. Зверевым.

Вот в воздухе с шипением взрывается ракета и ярко-зеленые брызги ее, опускаясь, гаснут одна за другой, оставляя в синем небе дымный след. Быстро надеваем парашюты и занимаем свои рабочие места. Сразу принимаюсь за работу: привожу к нулю стрелки высотомера. Электросбрасыватель - на серийное сбрасывание бомб, рычаг бомболюков - на "закрыто", закрываю входной люк, пристегиваюсь ремнями к сиденью, после чего докладываю И. Ромахину о готовности к полету. Летчик запускает моторы, и через минуту-две лопасти винтов сливаются в

сплошные золотистые круги. Вслед за командиром звена выруливаем на взлетную полосу. Флажок стартера - и самолет, груженный смертоносным грузом, нехотя набирает скорость. Стрелка указателя скорости медленно ползет вправо: 50, 100, 150, 180 км в час. Земля проваливается вниз. Самолеты выстраиваются по кругу на высоте 1000 метров. Группу ведет командир полка майор К. С. Дубинкин. В полк он прибыл в январе 1941 года с должности командира эскадрильи 36-го бомбардировочного полка этой же дивизии. Освоив сам полеты в сложных метеоусловиях и ночью, за короткий период сумел обучить этому искусству большую часть летного состава полка. На все ответственные боевые задания в качестве ведущего группы вылетал сам.

Был он невысокого роста, худощав, всегда подтянутый и собранный, пользовался большим уважением среди всего личного состава. Авторитет его был высок и непререкаем.

Константин Дубинкин родился в 1911 году в селе Шершово Перевозского района Горьковской области в семье крестьянина-бедняка. В 1925 году семья Дубинкиных переезжает в город Арзамас. Здесь он приобретает специальность электромонтера и затем поступает работать на завод "Красное Сормово" (г. Горький).

Как отличного производственника и комсомольского активиста, его избирают секретарем комитета комсомола. В 1931 году Дубинкин был принят в члены ВКП(б) и по рекомендации партийной организации направлен в Оренбургскую военную школу летчиков. По окончании школы Дубинкин проходил службу в отдельной разведывательной эскадрильи ВВС Ленинградского военного округа, где он прошел путь от младшего летчика до командира эскадрильи.

Опережая события, скажу, что уже после войны, в 1948 году, мне посчастливилось летать с ним в одном экипаже в качестве старшего штурмана полка. И каждый полет с ним доставлял экипажу истинное удовольствие. Уже одно то, что ведущим шел сам командир полка, вселяло в нас уверенность в успешном выполнении поставленной задачи.

Летний погожий августовский день был полон очарования: над головой клочья пушистых, как вата, облаков, внизу золотая скатерть неубранных хлебов вперемежку с зелеными луговыми травами и фруктовыми садами. И на этом золотисто-зеленом фоне белобокие (словно нарисованные рукой искусного художника) милые украинские хатки-мазанки. Разум не хочет мириться с тем, что все это может быть растоптано вражьим сапогом. Еще трудней примириться с тем, что кто-то из нас,

может быть, видит это в последний раз. Самолеты идут плотным строем. Сквозь остекление кабины отчетливо вижу сосредоточенные лица своих товарищей. Это успокаивает - рядом надежные друзья.

Идем без сопровождения своих истребителей, и это нас тревожит. Змейкой проплыла внизу река Псёл, а несколько минут спустя и река Хорол, затем нитка железной дороги Кременчуг - Дубны, а еще 10 минут спустя слева стали различаться контуры реки Днепр. Вот и Днепр остался позади. Ведущий начинает разворот на цель. Наступают самые ответственные минуты полета, ради которых нас учили в школах, военных училищах, строили для нас самолеты, изготовляли дорогостоящее оборудование, боеприпасы. За это короткое время (2-3 минуты) нужно отыскать цель, выбрать точку прицеливания, провести группу так, чтобы бомбовый удар был наиболее эффективным. На боевом пути группа не может изменить ни высоту, ни скорость, ни курс полета, а должна следовать строго по прямой, иначе цель будет не поражена. И все это под огнем противника.

В поле зрения прицела медленно вползают окраинные домики пункта Богуслав, и в ту же минуту в небе появляются десятки разрывов. Но маневрировать уже нельзя - впереди цель - вереница танков, автомашин. Нам, ведомым, нужно не прозевать и сбросить бомбы по сигналу ведущего (по отрыву бомб из люков). Вот из люков ведущего посыпались вниз каплевидные стокилограммовые бомбы. С силой (хотя сила здесь и не требуется) нажимаю кнопку электросбрасывателя, тут же дублируя рычагом аварийного сброса. Освободившись от бомб, самолет взмывает на несколько метров вверх. На душе полегчало - самолет перестал быть пороховой бочкой. С высоты нам не видно, как взрывная волна опрокидывает в кюветы вражескую технику, как от осколочного дождя на шоссе остаются десятки вражеских трупов, как стонут и корчатся в предсмертной судороге фашистские завоеватели, но мы знаем, что это так. Лишь спустя некоторое время, специалисты из фотолаборатории по результатам дешифрирования снимков вынесут заключение: уничтожено или повреждено столько-то вражеских танков, автомашин и другой техники, но даже они не скажут, сколько мертвых врагов осталось там, где нанесен удар.

Дело сделано. Мы закрываем люки и ложимся на обратный курс, оставляя в районе цели облако дыма и пыли. Группа уходит со снижением. Скорость все больше нарастает, приближаясь к цифре 400. Надрывно воют работающие на полных оборотах моторы. Бегло осматриваюсь - как будто все на месте.

Голубая лента Днепра, промелькнувшая под нами, казалась

нам краше и милее всех рек мира - за нею была территория, еще не занятая врагом. Идем на малой высоте. С высоты птичьего полета хорошо видно, как на северном берегу Днепра наши бойцы готовятся к обороне: углубляют траншеи, готовят позиции для артиллерии, связисты тянут провода. Некоторые солдаты, увидев на крыльях красные звезды, приветственно машут руками.

Самолеты, израсходовав часть горючего и освободившись от бомб, стали легкими и послушными. Обратный путь поэтому показался нам намного короче, чем при полете на цель. Зарулив на стоянку, мы горячо и долго обсуждали все эпизоды первого боевого вылета. И хотя мы в этом полете потерь не имели, некоторые самолеты получили серьезные повреждения. Дежурный по стоянке передал, чтобы летный состав прибыл на КП.

- А как ты думаешь, штурман, почему над целью не было истребителей противника? - спрашивает меня И. Рябов, когда мы направились к КП.

- А ты жалеешь об этом?

- Лучше, если бы их вообще не было.

- А не было их скорей всего потому, что наше появление для них явилось неожиданным. А встретиться с ними нам еще придется не раз и не два.

Когда летный состав собрался, командир полка сказал: "Поздравляю вас, товарищи, с успешным выполнением первой боевой задачи! А замечание у меня к вам, товарищи летчики, одно - не жмитесь вы так близко к своим ведущим в зоне зенитного огня. Вы этим затрудняете маневр группы и подвергаете себя большой опасности - быть сбитым".

Здесь же была поставлена новая боевая задача. Во второй половине дня полк совершил второй боевой вылет, который, как и первый, обошелся без потерь. Так началась наша боевая деятельность на фронте.

Не успел приземлиться последний пришедший с задания экипаж, как над аэродромом появился немецкий самолет, по-видимому, разведчик. "Не иначе, как за нами увязался, гад, - замечает только что покинувший кабину И. Ромахин. Теперь жди "гостей". Мы молча соглашаемся с ним. Шел он на высоте 2000-2500 метров. Самолет уже удалялся от аэродрома, когда наши зенитчики, догадались открыть огонь. Разрывы снарядов ложились далеко за хвостом самолета.

"Мазилы", - выругался кто-то в сердцах.

"Лафа, а не жизнь была бы нам, если бы немецкие зенитчики стреляли, как наши", - замечает И. Рябов.

Истребители и не пытались взлететь, понимая бесполезность этой затеи, так как скорость И-16 была примерно одинаковой со

скоростью немецкого самолета. Обидно, что проворонили. А вскоре вибрирующий звук двигателей вражеского самолета стих совсем. День уже был на исходе, когда за нами пришли две полуторки, чтобы отвезти на ужин. Кормили нас гостеприимные украинцы очень хорошо, помимо обильных мясных блюд, к столу всегда подавались и свежие овощи, и фрукты.

В самый разгар ужина до нашего слуха донеслась уже знакомая вибрирующая звуковая волна работающих на больших оборотах авиационных двигателей. "Кажется, накаркал я тогда на аэродроме на свою голову, - скорее про себя, чем вслух произносит Ромахин. - Надо спуститься вниз, там есть полуподвал".

Большинство покидает столовую, только несколько человек как ни в чем не бывало остаются на своих местах и продолжают трапезу. Я так же остаюсь в столовой. Столик, за которым мы ужинали, стоял у окна, и мне хорошо видно, как один наш товарищ без пилотки с противогазом на левом боку и вилкой в правой руке мечется в поисках более надежного, чем полуподвал, убежища. Наконец, его взгляд уперся в проем открытого люка, но, опасаясь, что люк глубокий, он взял подвернувшийся под руку обломок кирпича и бросил в люк. Из люка (как потом выяснилось) он услышал несколько непечатных слов - там находился уже другой наш товарищ. И, обрадовавшись, тут же прыгнул ему на плечи. Можно только догадываться о содержании их дальнейшего разговора. Так он и просидел на плечах другого до конца бомбежки.

Истошно выла сирена - сигнал воздушного нападения, а лавина звука приближающихся самолетов все нарастала. Где-то в стороне заухали зенитки. Вдруг сильные взрывы заглушили все остальные звуки - это немецкие бомбовозы Ю-88 сбросили свой бомбовый груз. К счастью, этот налет не причинил нам большого вреда.

Командование на это отреагировало так: вторую эскадрилью капитана В. Ф. Тюшевского решено было посадить на полевой аэродром Парасковея, что находился в 15 километрах от Полтавы, на окраине свиноводческого совхоза.

Мы теряем боевых друзей

День 9 августа 1941 года выдался в Полтаве на редкость погожим. Солнце еще не взошло, а ртутный столбик термометра показывал уже 20 градусов тепла.

Полку была поставлена боевая задача - нанести бомбовый удар по автоколонне противника западнее Киева. Это был наш третий боевой вылет. Полковую колонну в составе двух эскадрилий вел командир полка майор К. С. Дубинкин. Для

прикрытия в воздух поднялось 6 истребителей И-16. Первым оторвался от земли командир полка. Набрав высоту 400 метров, он встал в круг, ожидая, когда взлетят и пристроятся остальные экипажи. Когда бомбардировщики были в сборе, взлетели истребители прикрытия. Одно звено прикрывало левый фланг замыкающий эскадрильи, другое - правый.

Нам было известно, что в районе предстоящих боевых действий противник держит в воздухе большие группы своих истребителей и на каждого нашего приходится 3-4 самолета врага. Но мы надеялись на опыт, высокое мастерство, мужество и отвагу наших летчиков. Маршрут наш проходил южнее железной дороги Полтава - Дубны - Киев. Внизу - желтизна созревших, но неубранных хлебов, а по шоссейным, грунтовым и проселочным дорогам с запада на восток и на север повсюду тянулись беженцы со своим немудреным скарбом - кто на повозках, а кто пешком. От этой безрадостной картины к сердцу подступала жгучая ненависть к врагам. Хотелось немедленно появиться над их головами и нанести смертельный удар. Мы над территорией, занятой врагом. Поля здесь почернели от пожарищ. Вместо деревень - одни печные трубы.

Внизу блеснули десятки желтых язычков, и вокруг самолетов появились темно-бурые клубы дыма. Наиболее плотный огонь пришелся по звену, которое вел П. Компаниец. Младший лейтенант Компаниец в 1939 году окончил 1-ю Качинскую школу летчиков-истребителей и был направлен на Дальний Восток. События на озере Хасан потребовали увеличения бомбардировочной авиации, и Павел Компаниец вместе с другими 13 летчиками прибыл в наш полк.

Забегая вперед, скажу, что экипаж Компанийца первый в полку сделал 100 боевых вылетов, на борту его самолета было написано: "Лучший экипаж полка". Его родным была выслана похвальная грамота за подписью командира и комиссара полка.

... Звено усиленно маневрировало, но от попадания уйти не удалось. Загорелся самолет П. Компанийца. Получили различные повреждения и его ведомые. Звено сразу отстало от общего строя, но продолжало полет к цели. Впереди, на горящем самолете, командир, а по бокам на поврежденных машинах его ведомые.

До цели оставалось 1-2 минуты полета, когда зенитки прекратили огонь, и тут же в наушниках раздался голос радиста: "Впереди справа истребители противника. Очень много, не сосчитать...

Одно звено И-16 отвалило от строя бомбардировщиков и бросилось навстречу противнику. Завертелась воздушная карусель. Застучали пушки и пулеметы. Но силы были неравны.

Сковать всех истребителей противника нашим "ястребкам" не удалось. И армада фашистских стервятников набросилась на идущих по боевому курсу бомбардировщиков. Летчики сумели довести поврежденные машины до цели и сбросить бомбы на механизированную колонну. Заметались, заклубились огненные вихри на земле. Опрокидывались подброшенные взрывной волной автомашины, бронетранспортеры, многие из которых загорелись и вскоре были скрыты черным покрывалом дыма и пыли.

Освободившись от бомб и закрыв бомболюки, майор Дубинкин резко увеличил скорость и со снижением повел свою группу обратным маршрутом. Немецкие истребители ожесточились - они продолжали наносить удары со всех направлений. Штурманы и радисты отбивались до последнего патрона. Уже не один самолет, прочертив дымный след по синему небу, устремился к земле, чтобы через несколько секунд взметнуться к небу последней огненной вспышкой.

Тоскливым взглядом проводил Павел Компаниец удаляющуюся группу. Машина продолжала гореть. Огонь охватил всю левую плоскость. Едкий дым от горевшего дюраля и резины проникал в кабину штурмана и летчика. Стало трудно дышать. Ведомые летчики не покидали своего командира. Но вот кончились патроны у стрелков-радистов и беззащитные машины были поражены огнем истребителей с коротких дистанций. Три огненных факела устремились к земле. Павел предложил экипажу покинуть самолет на парашютах н тут же услышал:

- А Вы покинете самолет?

- Нет, я буду тянуть за Днепр и попытаюсь посадить на "живот".

- Тогда и мы остаемся с вами.

А "мессеры" не отставали. В одну из очередных атак был ранен штурман. Днепр Павел перелетел на честном слове и на одном крыле (как поется в песне) и тут же "притер" машину к земле. Вытащив раненого штурмана через астролюк (астрономический люк), они побежали от самолета, отбежав 50-60 метров, услышали взрыв: взорвались бензобаки. Горячая волна опрокинула их на землю.

Четверо суток добирался экипаж до своего аэродрома. Похудевшие, изнуренные, с почерневшими лицами, они не могли сдержать слез радости от встречи с боевыми товарищами. В штабе полка, как и на многих других, не вернувшихся из этого полета, уже готовили на них "похоронки" для отправки родным. Очень многих боевых летчиков не досчитался тогда полк, в том числе не вернулся никто из ведомых экипажей звена Компанийца.

В этом полете наш экипаж летел в звене младшего

лейтенанта Кубко (слева летчик И. Ромахин, справа летчик Л. Линьков). На боевом курсе в самолет Л. Линькова угодил снаряд, самолет загорелся, словно был сделан не из дюраля, а из сухого дерева. Пламя объяло всю левую плоскость, но самолет продолжал идти к цели, оставляя за собой густой черный шлейф дыма. Ф. Кубко дает отмашку правой рукой - "отваливай скорей", но летчик Л. Линьков не реагирует на этот сигнал. И мы понимаем: экипаж решил отомстить за гибель самолета и свою (теперь уже очевидную) смерть, так как каждый из них понимал, что при таком сильном пламени машина должна взорваться с минуты на минуту. После сбрасывания бомб самолет Линькова вываливается из строя. Отбиваясь от наседавших со всех сторон истребителей, мы не заметили, что стало с его самолетом и экипажем - никто из них на аэродром не вернулся ни в тот, ни в последующие дни. В одной из атак огненная струя одного фашистского стервятника попала и в наш самолет, но, к нашему счастью, она не была роковой.

Зарулив на стоянку, летчик выключил моторы. Мы долго не покидали своих кабин, чтобы немного прийти в себя после такого тяжелого боя и я подумал тогда про себя: "насколько же может хватить нас, если и последующие бои будут такими же трудными".

А надеяться на то, что они будут легкими, не приходилось - противник имел на нашем участке фронта тройное превосходство в авиации. Настал черед показать свое искусство техническому составу, так как все без исключения самолеты, участвовавшие в этом полете, имели пулевые или осколочные пробоины - одни больше, другие - меньше. У каждого самолета имеется свой экипаж, который подразделяется на летный и технический состав. Летный состав летает, а технический готовит самолет и его оборудование к полету. За подготовку самолета в целом отвечает техник самолета. Под его руководством работают: моторист, отвечающий за работу моторов, вооружейник, готовящий к полету стрелковое и бомбардировочное вооружение, приборист и электрик специалисты по приборам и электрооборудованию. За техническую подготовку самолетов звена отвечает техник звена, в эскадрильи - ст. инженер эскадрильи, в полку - ст. инженер полка.

Не могу не отметить самоотверженную работу наших техников и специалистов: В. И. Лебедева, М. Т. Ердякова, В. И. Зверева, С. С. Бугрова, М. Н. Борзенкова, В. П. Котова. А. С. Мошкина, Ф. Г. Клепач, А. И. Сахарова, Н. И. Люберец, Б. И. Луговкина, Ф. Д. Двойнишникова и многих других, которые не уходили от самолетов ни днем, ни ночью, пока не поставили самолеты в строй. Посильную помощь техническому составу

оказывали все: и летчики, и штурманы, и стрелки. Парторги и комсорги выпускали тут же на стоянке "боевые листки", показывая в них лучших техников, механиков, специалистов.

На боевом курсе

Эскадрилья В. Ф. Тюшевского, посадив свои самолеты на площадку Парасковея, рассредоточила и замаскировала их. Для организации боевой работы сюда при-, были начальник штаба полка майор А. Н. Угольников и старший инженер полка Н. А. Кузьмин. Приземистый, бледнолицый Угольников был прирожденным штабистом. Несмотря на кажущуюся медлительность в движениях, он успевал всюду: его можно было видеть и в штабе, и на старте, и на стоянке самолетов. Доброжелательность к личному составу, мягкая подкупающая улыбка, а иногда и заразительный смех - все это делало встречу с ним и желанной, и, приятной. Многие удивлялись, когда он успевал делать, свои многочисленные штабные дела. Вот и сейчас, прибыв на полевой аэродром, он успел организовать КП эскадрильи, установить связь с КП полка, и на его рабочей карте имелись самые последние данные о наземной и воздушной обстановке противника. А данные эти были не утешительными для нас: враг, наращивая силу удара, вплотную подошел к Киеву. Его мощные танковые клинья, вгрызаясь в боевые порядки наших войск, устремились на юг в направлении Белая Церковь Первомайск.

День клонился к вечеру, а боевая задача эскадрилье не ставилась. Личный состав, поужинав в совхозной столовой, расположился на отдых в копнах сена, здесь же вблизи стоянок своих самолетов. Пахло разнотравьем и вызревшими хлебами. Трудно было представить, что где-то в 200 километрах шли кровопролитные бои и каждая минута уносила сотни и тысячи молодых жизней.

Проверив охрану самолетов, Тюшевский вместе с комиссаром эскадрильи Вахлаковым также ушли на отдых. Вскоре в небе показались крупные и яркие звезды, а на краю аэродрома повис узкий серп луны. Было уже за полночь, а командир с комиссаром не могли заснуть: сначала поговорили о делах эскадрильи, а потом вспомнили казавшуюся такой далекой мирную жизнь. Виктор Фролович Тюшевский родился в г. Куйбышеве (бывшая Самара) в семье рабочего железнодорожника. Босоногое его детство прошло в нужде и лишениях. Семья была большая - 7 детей (5 девочек и 2 мальчика).

В 1929 году, окончив 8 классов, поступил в железнодорожный техникум. Став комсомольцем, он активно включился в кипучую комсомольскую жизнь. В 1932 году комсомольская организация

рекомендовала его в военную школу летчиков - так Виктор Тюшевский стал курсантом Сталинградской школы военных летчиков, которую успешно закончил в 1934 году и был направлен для прохождения службы в 55-й бомбардировочный полк в г. Спасск. Вскоре, как перспективного летчика, его назначают командиром звена, затем заместителем командира аэ, командиром аэ. В этой должности В. Ф. Тюшевскому довелось принимать участие в боевых действиях в районе оз. Хасан. И вот Юго-Западный фронт. Только под утро командир с комиссаром забылись в коротком сне.

На рассвете 11 августа его, комиссара аэ Вахлакова и штурмана аэ И. Н. Смирнова вызвали на КП, где Угольников поставил эскадрилье боевую задачу нанести бомбовый удар по скоплению живой силы и боевой техники противника в районе населенного пункта Боярки. Сборы были недолгими, и в 4 часа 30 минут колеса самолета ведущего группы оторвались от росистой зелени травы. Остальные восемь летчиков пристроились к ведущему на маршруте. День выдался ясный. На небе ни облачка.

Когда группа на высоте 1200 метров подходила к Киеву, стало видно, как чуть в стороне от маршрута полета группы, над городом кипит воздушный бой. Клубок наших и фашистских юрких, вертящихся истребителей, изрыгающих из своих пушек и пулеметов смертоносные струи огня, то поднимался высоко в поднебесье, то опускался как пчелиный рой до самой земли. До заданного времени нанесения удара остаются считанные минуты - ни отвернуть, ни подождать, пока стихнет воздушный бой. Была слабая надежда, что, увлекшись воздушным боем, фашистские летчики не заметят группы, и ей удастся отбомбиться с ходу. Так и случилось.

Когда широкая лента Днепра уплыла под плоскость самолета, Тюшевский услышал в наушниках взволнованный голос штурмана: "Командир, цель вижу. На развилке трех дорог скопилось много танков. Держите курс... высоту... скорость..."

- Понял. Бомбить будем с ходу. Радисты, внимательно следите за воздухом.

А небо по-прежнему оставалось чистым - ни одного облачка, ни одного разрыва вражеского снаряда.

По взмыванию самолета командир понял, что бомбы сброшены, и через несколько секунд голос штурмана: "Цель накрыта, командир, разворот". И в тот же миг в наушниках прозвучал взволнованный голос стрелка-радиста Ф. Михеева: "Командир, нас атакуют 7 истребителей МЕ-109".

Сквозь ровный гул моторов послышался дробный стук скорострельных пулеметов ШКАС. Первая пара немецких

истребителей нацелила свою атаку на ведущего, но на пути их огненных трасс встал самолет младшего лейтенанта Токарева, и смертоносная струя огня хлестнула по нему. По-видимому, сразу же был убит летчик. Самолет, вспыхнув ярким пламенем, почти отвесно устремился к земле.

При выходе из атаки оба немецких летчика попали под перекрестный огонь наших пулеметов и за это поплатились: один истребитель, загоревшись тут же, устремился к земле, а второй, оставляя за хвостом дымный след, покинул поле боя. Остальные пять фашистских летчиков с остервенением набросились на строй наших самолетов.

Вот окутался дымом самолет командира звена старшого лейтенанта Г. И. Боровкова. Когда языки красно-оранжевого пламени стали лизать прозрачные колпаки кабин, экипаж покинул самолет на парашютах. Первым выбросился стрелок-радист Селиверстов, минуту спустя выпрыгнул штурман, а за ним и летчик Боровков. Как потом стало известно, летчик и штурман приземлились на окраине села Подгорцы в расположении немецких войск. На какое-то время летчикам удалось укрыться в прибрежных камышах, но кто-то предал их, и немцы стали окружать то место, где они укрылись. Вскоре завязалась перестрелка, но фашистов было много и у них были автоматы, а у наших летчиков только пистолеты "ТТ". На предложение немцев сдаться кто-то из летчиков ответил: "Советские летчики в плен не сдаются", и перестрелка вспыхнула с новой силой. Первым был убит штурман. Г. Боровков отстреливался до последнего патрона. Чтобы не попасть в плен живым, последнюю пулю он оставил для себя. Много лет спустя следопытам школы села Подгорцы удалось восстановить имена погибших и подробности их последнего боя. Останки героев были перезахоронены вблизи школы.

Ветераны нашего полка, приехавшие в Полтаву на первую послевоенную встречу в августе 1967 года, посетили места захоронения боевых друзей, в том числе и могилу экипажа лейтенанта Г. Боровкова. Мы увидели, как заботливо ухаживают за ней ученики школы, директором которой работает многие годы Ткачев Петр Терентьевич - неутомимый труженик и организатор всей военно-патриотической работы в школе.

Получили повреждения и самолеты, которые вел заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Н. В. Козлов. Еле дотянув до Днепра, они совершили посадку на аэродроме Бровары. Летчик Докукин сумел дотянуть до аэродрома Миргород, где и совершил вынужденную посадку. В строю осталось два самолета. По самолету командира эскадрильи пришлись две очереди снарядов, выпущенных с самолетов МЕ-109, одна очередь прошила консоль правой плоскости, а вторая угодила в правую стойку шасси, пробив при этом колесо. Без повреждений остался только один самолет командира звена лейтенанта Кривошеева. Немцы потеряли в этом бою 4 самолета. Техники были поражены, когда на наш аэродром из 9 самолетов вернулось только два. Первым произвести посадку командир приказал Кривошееву и, выждав, когда его самолет срулил с посадочной, стал заходить на посадку сам. Сажать самолет пришлось на одно левое колесо. Уже в конце пробега, погасив скорость, самолет коснулся разбитым колесом земли и, круто развернувшись вокруг него, остановился.

Со стоянок к самолету бежали люди. Подъехала машина с красным крестом на борту, а Тюшевский все оставался в кабине. Мокрая рубашка его прилипла к лопаткам, и теплые струйки пота стекали за воротник. Ноги и руки стали непослушными, словно они были налиты свинцом. "Где и в чем мы дали промашку?" - в который раз задавал себе вопрос командир и не находил ответа. "С кем и на чем воевать теперь будем?" - продолжал он казнить себя.

Тяжело переживал личный состав свою первую и такую большую потерю летчиков и самолетов. Правда, вскоре летчики, совершившие посадку на своих аэродромах, один за другим стали возвращаться в свою родную боевую семью, а самолеты отремонтированы и были готовы к новым боям и сражениям. Никто не вернулся из экипажей лейтенанта Токарева и старшего лейтенанта Боровкова. Летчик Докукин посадил свой самолет на аэродроме Миргорода, выключил работающий мотор и вылез из кабины. Покинул свою кабину и стрелок-радист. Каково же было их удивление, когда они обнаружили открытый люк штурмана, а заглянув в кабину, убедились, что штурмана нет. Когда Докукин

дозвонился до своего аэродрома и доложил, что штурмана не оказалось в самолете, оттуда ответили: радист Тюшевского Ф. Михеев видел, как Кох выпрыгнул и приземлился на своей территории. Только через несколько дней штурман Кох вернулся на свой аэродром. Вот что он рассказал:

"Когда летчик на одном и то подбитом моторе перетянул линию фронта, связь между членами экипажа, по-видимому, была перебита, так как на мой вызов не откликнулись ни летчик, ни стрелок-радист. В какой-то миг самолет сделал резкий клевок вниз, и я подумал, что он неуправляем. Земля была близко и раздумывать было некогда - я сбросил люк и выбросился из кабины. Приземлился я на лугу, где женщины скирдовали сено. Побросав работу, они взяли меня в окружение.

"Колоти его бабы, чего смотрите", - предложила одна из них и, учуяв поддержку других, продолжала? "Налетался, гад", - и, угрожающе выставив вилы, двинулась на меня. Мне стало не по себе. "Влип как кур во щи". - "Свой я, женщины, свой, советский летчик", - пытался объяснить я. "Ах, гад, он и по-русски научился говорить. Советский летчик со своего самолета не прыгает", - и в тот же миг я почувствовал как чьи-то грабли прошлись по моему правому плечу. Нетрудно себе представить конец этой истории, если бы не раздался чей-то старческий голос: "Вы что, бабы, нешто сдурели. Проверить надо. Может, и, правду, наш". - "А ну, бери у него оружие", - и тут же чьи-то проворные руки вытащили мой пистолет.

"А ну, пошли в село. Там разберемся. Советский ты или немецкий", продолжал тот же голос. И я, окруженный "эскортом", с удовольствием пошел к видневшемуся невдалеке селу. Когда деду удалось дозвониться до Полтавы и оттуда подтвердили, что в том районе выпрыгнул наш летчик по фамилии Кох, дед вышел из хаты и, подойдя ко мне, спросил:

- А как твоя фамилия?

- Кох, - отвечаю я.

- Ай вправду, бабоньки, это свой.

- Извеняй, коли что.

И тут же мои бывшие "враги" стали предлагать свои услуги. Как мне лучше добраться до Полтавы.

Вернулся Кох в одном унте - второй у него слетел при раскрытии парашюта.

В разведке

К середине августа 1941 года немецко-фашистское командование все настойчивее стремилось форсировать Днепр на участке Кременчуг Днепропетровск, чтобы в дальнейшем, продвигаясь в северном направлении, соединиться с войсками

Центрального фронта. Имея большое преимущество в живой силе и технике, оно стремилось поддерживать высокий темп наступления. Для переброски на левый берег реки большой массы войск они строили переправы.

В большинстве это были подвижные переправы (понтонные или лодочные). Наш бомбардировочный полк уже не раз получал задачу на их уничтожение. Но переправы строились вновь. Чтобы разрушить переправу, нужно прежде всего знать ее точное местонахождение. Эту задачу, как правило, выполняли воздушные разведчики. Полет на разведку - это один из сложных и ответственных заданий. Экипаж летит в одиночку - рядом с ним нет боевых друзей, всегда готовых прийти на помощь. Нет и истребителей для прикрытия (как правило, разведчик выполнял полеты на большую дальность, и ограниченный радиус действия истребителей не позволял использовать их для этой цели). Противник же знал, что на борту разведчика имеются ценные данные о нем, стремился во что бы то ни стало его уничтожить.

Было еще темно, когда наш экипаж был вызван на КП.

- Что бы это могло означать? - недоумевал летчик Ромахин.

- Наверное, пошлют на разведку, - ответил стрелок-радист Рябов.

Я с ним соглашаюсь. Несколько таких полетов наш экипаж уже выполнял. На КП, кроме дежурного по части, был наш командир эскадрильи капитан Б. В. Андреев и заместитель начальника штаба по разведке. На столе лежала развернутая карта. Нам объяснили задачу - с рассветом вылететь в район Днепра и на участке Днепропетровск - Канев определить наличие немецких переправ. При обнаружении сфотографировать. Данные разведки передавать на КП немедленно. Оторвавшись от карты, командир добавил: "Задача очень трудная, пойдете без прикрытия, противовоздушная оборона немцев в районах переправы, вы знаете сами, какая".

Да, мы знали, что каждый наш самолет, появившийся над переправой, враг встречал шквалом зенитного огня, немало было и истребителей противника, барражирующих в этих районах. Задача усложнялась тем, что заданный участок разведки представлял из себя 300 километров, а не 10-20, какой обычно дается воздушному разведчику для фотографирования. А это значило, что целый час экипаж вынужден находиться под огнем противника. Для заданного масштаба съемки высота полета должна быть в пределах 1000-2000 метров. На такой высоте наиболее эффективен огонь зенитной артиллерии и пулеметов врага.

- Одна надежда на облачность, - хмуро, скорее для себя, чем

для кого-то, произносит обычно всегда жизнерадостный и веселый И. Ромахин.

- Откуда ты ее возьмешь, если все небо усеяно звездами, - отвечаю ему. - Нет, тут нужно что-то другое.

Мы тут же сели прокладывать маршрут по карте. По расчетам выходило, что весь полет займет примерно два с половиной часа.

- А что, если весь участок разведки пройти на самой малой высоте бреющим полетом по левому, нашему берегу реки, а при обнаружении переправы боевым разворотом набрать заданную высоту и, сфотографировав переправу, вновь перейти на бреющий полет, - предложил я. - В этом случае горючего у нас останется в баках примерно на 30 минут полета. До дому дотянем.

Доложили командиру. Наш план он одобрил, хотя и он, и мы отлично понимали, насколько сложен сам но себе длительный полет на бреющем с точки зрения пилотирования самолета и особенно ведения визуальной ориентировки, без которой теряет смысл любой полет на разведку.

В данной ситуации было бы намного безопаснее, перспективное фотографирование. Тогда экипажу не нужно появляться над целью, а достаточно пройти в стороне, имея малую высоту, но в ту пору на бомбардировщиках еще не ставили фотоустановок для такого вида съемок.

Самолет отрывается от земли, когда утренняя полоска зари лишь обозначила горизонт. До первого (входного) ориентира решаем идти на высоте 200 метров - это позволяло летчику пилотировать самолет не напрягась, а штурману - детально ориентироваться.

Весело и звонко поют свою песню еще не натруженные моторы. Внизу все ярче выделяются поляны, перелески, хутора - все, кажется, дышит покоем. А наши мысли целиком заняты тем, как лучше выполнить это ответственное задание.

На небе ни облачка. А на востоке все ярче разгорается утренняя заря. По нашему расчету, через 30 минут (время, необходимое для полета к первому ориентиру,) должно взойти солнце и, построив свой маневр с востока на запад, мы надеялись затеряться в его ярких лучах. По мере приближения к цели нарастает волнение. Но мы молчим: каждый занят своим делом.

Вот и Ново-Московск (20 километров севернее Днепропетровска), слева по борту, словно по заказу, над краем земли выкатилось солнце. Выполняем разворот в направлении северной окраины Днепропетровска. Минуту спустя еле заметным движением штурвала летчик "прижимает" самолет к земле. Увидев впереди по курсу Днепр, делает доворот вправо, в дальнейшем стараясь повторять все его причудливые изгибы.

Сейчас для нас главное - не оторваться от русла реки, в противном случае придется увеличить высоту полета. В 3-4-х километрах западнее города, за очередным поворотом реки, где начинались широкие плавни, взору открылась освещенная лучами солнца понтонная переправа врага. А по ней, поблескивая краской, двигалась колонна автомашин и мотоциклов с колясками. Некоторые из солдат, одетые в мундиры мышино-грязного цвета, подставили ладони к глазам и смотрели на наш самолет, но никакого беспокойства не проявляли, считая, надо полагать, что это летит свой.

Сердце забилось учащенно. Как захотелось нам резануть по этой нечисти из всех своих пулеметов (бомб с собой мы не взяли). Но этого делать нельзя. Немцы откроют ответный огонь, и тогда вряд ли нам удастся выполнить свое основное задание, ради которого мы и пришли сюда - сфотографировать цель.

- Приготовиться к маневру! - передаю летчику по переговорному устройству. Тотчас моторы перешли на предельно большие обороты.

- Набор! - и небо перекосилось. Самолет, резко подняв нос и опустив левое крыло, за считанные секунды поднял нас на расчетную высоту.

- Горизонт! - Стрелки высотомера и компаса замирают. Открываю люки, и когда коричневая паутина, протянутая поперек реки, подошла на расчетный угол, включаю фотоаппарат. Замигал зеленый глазок командного прибора, указывая на то, что фотоаппарат работает - идет нормальная перемотка пленки.

- Снижение. Съемку закончил, - передаю летчику, одновременно закрывая бомболюки. В тот же миг небо усеялось рваными клочьями разрывов. Забушевал настоящий огненный смерч. Казалось, не было места, где бы можно было проскочить, не рискуя быть сбитым. Самолет энергично переходит в угол пикирования, на который явно не рассчитывали конструкторы. Стрелка высотомера судорожными рывками поползла в левую сторону циферблата, отсчитывая за секунду десятки потерянных метров. Контуры земли как бы разбухают, с каждым мгновением увеличиваясь в размерах.

- Вывод! - И огромная многопудовая тяжесть наваливается на плечи и грудь. В глазах плывут разноцветные круги, но полет продолжается. Сообщаю данные разведки стрелку-радисту, он передает их на наш КП. Долго молчим, каждый про себя переживает этот эпизод.

- Кажется, на этот раз пронесло, - слышу голос Ромахина.

- Хорошо, что не было истребителей, а то бы дали нам "прикурить", отвечаю ему.

Переправ пока не видно. Летим десять - пятнадцать минут. Изредка прочерчиваются с противоположного берега светлые строчки пулеметного огня.

- Сзади вверху самолет. Идет к нам, - торопливо сообщает стрелок-радист. Потом спокойнее добавляет: - Вроде свой, "Миг", наверное.

"Зачем, - думаю, - нашему самолету, да еще истребителю, в одиночку идти вдоль линии фронта?.." Не успел поделиться своими мыслями, как слышу в наушниках: "Смотри, смотри, штурман, по-моему, впереди слева переправа. - А ну, поверни влево". И правда, впереди по курсу четко обозначились контуры переправы.

- Будем фотографировать с ходу, - говорю и тух же командую: - Набор! Все повторяется как 20 минут назад. Только самолет вышел на прямую и я приготовился включить фотоаппарат, как в уши резанул дробный перестук немецкой пушки. В то же мгновение зеленым фонтаном взбугрилась дюраль правого крыла, а перед глазами промелькнул черно-желтый крест на фюзеляже "своего" истребителя.

Самолет сбился с курса.

- Вот тебе и "Миг"! - выругался вслух Ромахин. - Смотри лучше, Рябов, а то такой "Миг" быстро загонит нас в землю.

Правый мотор стал давать перебои. А нам нужно было сделать повторный заход.

- Да, этот "друг" Рябова теперь от нас не отстанет, - произнес И. Ромахин, разворачивая самолет для повторного захода.

Я промолчал, зная, что немецкий летчик не откажется от мысли сбить нас. Начали делать съемку заново, но истребитель не показывался. Вероятно, у него кончилось горючее, и он ушел на заправку.

Вокруг самолета вновь замаячили знакомые кляксы разрывов. Включаю фотоаппарат. Проходит 1, 2, 5, 10 секунд - съемка закончена. Самолет идет в сильном месиве дыма. Не успел я подать команду на снижение, как послышался резкий удар. Самолет затрясло. Затем он медленно, как бы нехотя, заваливается на правое крыло и, опустив нос, устремляется к земле.

- Ваня, ты жив? - кричу что есть мочи.

- Я-то жив! В мотор угодил, подлец... - отвечает он.

Мельком посмотрев вправо, вижу, что лопасти пиитов как крылья ветряной мельницы еле вращаются. Выйдя из зоны огня, летчик переводит самолет в горизонтальный полет. Высота 600 метров. Рябов доложил о случившемся на КП. И оттуда ответили: "Немедленно возвращайтесь". Когда нервное напряжение спало, я

почувствовал, что правую ногу жжет, словно кто-то приложился к ней каленым железом. Потрогав ногу, понял, что ранен - липкая теплая кровь уже просочилась сквозь материю комбинезона. Где-то в голове также гнездилась тупая сверлящая боль. Секундой позже я ощутил, как теплые струйки стекают мне за воротник О ранении молчу, чтобы не волновать экипаж, особенно летчика, который с трудом ведет израненный, с одним неработающим мотором самолет. Думаю: раз сознание не теряю, значит, ранение не опасно. С запада надвигалась облачная пелена, успеют наши нанести удар по переправе или помешает облачность?

На подходе к аэродрому, когда мне стало дурно, я попросил Ромахина сесть с ходу.

Итак, я снова на госпитальной койке. На другой же день где-то к вечеру меня навестили друзья. Они сказали, что осколки снаряда, разорвавшегося под моей кабиной, застряли в шелку парашюта - это меня и спасло. Техники насчитали в самолете около 20 осколочных и пулевых пробоин. А самую приятную для меня новость они оставили напоследок - весь наш экипаж за успешное выполнение задания (снимки оказались отличного качества) представлен к правительственным наградам.

Тогда я не мог и предполагать, что некоторых из своих друзей вижу в последний раз. Через два дня мне сообщили, что с боевого задания не вернулся экипаж Ивана Ромахина. С ним были И. Синьков и И. Рябов. Их горящий самолет при отходе от цели упал и взорвался. Не хотелось верить, что их не стало. На душ было горько от сознания, что ты не можешь сейчас же, немедленно отомстить фашистским выродкам за гибель боевых друзей.

Задание будет выполнено

Обнаруженную переправу нужно было уничтожить. И такая задача не заставила себя ждать. Командир полка К. С. Дубинкин и начальник штаба А. Н. Угольников задумались - как лучше ее выполнить. Чтобы разбить эту узенькую ленточку, какой она представляется с воздуха, нужно было выслать на цель большую группу самолетов или самолеты, способные выполнять бомбометание с крутого пикирования. Ничего этого з распоряжении командования полка не было. "Константин Степанович, я не вижу другого выхода, как собрать наши лучшие экипажи и поставить им задачу на бомбометание с малой высоты, - рассматривая лежавшую перед ним крупномасштабную исчерченную красными и синими линиями карту, произнес начальник штаба. И, не дождавшись ответа командира, продолжил: - Тем более, что синоптики на ближайшее время ждут ухудшения погоды. В случае чего, экипажи прикроются

облачностью".

"Я и сам думал об этом, - ответил К. С. Дубинкин и тут же, как бы отвечая сам себе, продолжил, - а что, если потеряем и эти экипажи? Кто воевать будет?.. Но Вы правы - другого здесь ничего не придумаешь. Вызывайте немедленно на КП все экипажи командиров эскадрилий и их заместителей".

Когда вызванные экипажи Тюшевского, Андреева, Никитина и их заместителей: Чемериса, Епанчина, Козлова собрались на КП, командир полка сказал: "Товарищи командиры, вот здесь, - указка командира из обструганного прутика уперлась в р. Днепр в районе Кременчуга, - противник вблизи железнодорожного моста навел понтоны и начал переправлять свои войска и боевую технику на левый берег Днепра. Переправа прикрыта несколькими батареями зенитной артиллерии и истребительной авиацией. Командующий фронтом приказал - переправу разбить и в дальнейшем держать под контролем. Не допустить, чтобы противник использовал ее для переброски своих войск. Приказываю: задание выполнить с малой высоты одиночными экипажами с интервалом 10 минут. Минимальная высота бомбометания - 300 метров.

Для внезапного выхода на цель используйте облачность. Истребителей прикрытия не будет. О выполнении задания передавать на КП немедленно по радио. Подробный доклад после посадки. Первым вылетает Тюшевский. Вылет тотчас по готовности. Если вопросов нет - по самолетам. Желаю удачи".

Экипажи разошлись по своим стоянкам. А на аэродром в это время уже стали наползать мощнокучевые мохнатые шапки облаков, отбрасывая на землю плотные тени.

"Как, штурман, мыслишь выполнять эту задачу?" - обратился Тюшевский к Василию Чернявскому. Василий - молодой, обаятельный блондин, посмотрев на небо, ответил: "Если над целью будет сплошная облачность, лучше идти в облаках, из которых выйти перед самой целью". - "Все верно, но надо учесть, что фрицы нас ждут именно с этого направления, и, кто знает, хватит ли нам времени отбомбиться". И уже тоном приказа продолжил: "Сделаем так - до цели пойдем в облаках, но с обратного направления. Думаю, что пока немцы разберутся, чей это самолет, мы задачу выполним".

Несколько минут спустя, Тюшевский вырулил на старт. По знаку флажка стартера летчик двинул секторы газа до упора вперед. Нагруженный бомбами самолет медленно набирал высоту. Экипажу приходилось до этого выполнять много разных заданий: бомбить скопление танков, автомашин, железнодорожных станций, но все это были площадные цели, а

сейчас предстояло нанести удар по узенькой переправе, которая смотрелась с высоты, как натянутая балалаечная струна. Хорошо бы, если в районе цели, как и в прошлый раз, когда бомбили скопление вражеских эшелонов на станции Потоки, оказалась сплошная слоистая облачность. Тогда экипаж был атакован четырьмя истребителями противника, но Тюшевский умелым маневром успел завести самолет в облачность. Выждав время, когда, по расчетам, у истребителей должно было кончиться горючее, экипаж вышел из облаков и, не обнаружив их, нанес меткий удар по заданной цели.

По мере приближения к цели кучевая облачность сменилась сплошной слоистой, нижняя кромка которой все более понижалась - 700, 600, 400 метров. Яркие краски земли поблекли. Резко ухудшилась горизонтальная видимость. Штурман вынужден был непрерывно вести детальную ориентировку. На участке Новые Сенжары - Козелыцина Василию удалось определить направление и скорость ветра, рассчитать данные для бомбометания. Под крылом самолета проплыл железнодорожный мост через реку Псёл. Спустя 3 минуты должна быть цель, а ее все не видно... Через минуту томительного полета на горизонте стал вырисовываться железнодорожный мост на реке Днепр, а в 2-3-х километрах от него - еле заметная нить переправы.

"Командир, цель вижу, уходите в облака", - услышал Тюшевский в наушниках взволнованный голос штурмана. Тюшевский и сам заметил то, что через несколько минут им предстояло разрушить. Послушный полю летчика самолет зарылся в облака. В кабине сразу стало по-осеннему сумрачно и неуютно, лишь многочисленные стрелки застекленных приборов, как живые, продолжали жить своей напряженной жизнью, подсказывая летчику положение самолета относительно горизонта и состояние различных агрегатов и механизмов. Пройдя в облаках 15 минут, Тюшевский развернул самолет на 180° и слегка отжал штурвал от себя. Минуту спустя впереди по курсу, как на проявляемой фотобумаге, стали появляться земные ориентиры. Под самолетом обозначилась развилка железных дорог. "Александрия", - определил штурман. Уточнив данные бомбометания, экипаж вновь укрылся в облаках.

"До цели одна минута. Снижение", - скомандовал штурман и тут же открыл бомболюки. Самолет из облаков вышел на высоту 270 метров - ниже безопасной высоты для данного калибра бомб. В трех километрах впереди четко обозначилась переправа, забитая боевой техникой. "Будем бомбить", - решил командир и сообщил о своем решении экипажу. "Почему не стреляют? - подумал командир и тут же ответил сам себе, - не ожидают, что

русские рискнут бомбить в такую погоду и с такой малой высоты". И в тот же миг вокруг самолета запрыгали вихрастые облачка взрывов. Резкий удар - и самолет стал опрокидываться на правое крыло. Затем самолет потянуло влево. Летчик с трудом выравнял его. Беглого взгляда было достаточно, чтобы определить: левую, консольную часть плоскости пробил крупнокалиберный снаряд, оставив на ней зияющую дыру величиной с человеческую голову.

- Влево пять градусов, - раздалось в наушниках, и летчик нажал левую педаль. Когда пятое деление картушки компаса ушло от компасной стрелки вправо, выравнял педали. "Сбросил", - доложил штурман, но летчик и не почувствовал, когда самолет, освободившись от груза, устремился вверх. Прошли считанные секунды, и командир услышал радостные возгласы штурмана Чернявского и стрелка-радиста Феди Михеева: "Переправа разорвана". В тот же миг второй снаряд угодил в хвостовую часть самолета - самолет задергало, как в лихорадке. К счастью для экипажа, снаряд миновал рулевое управление. Летчику с трудом удалось выравнять самолет и перевести на малый угол набора.

"Штурман и радист, - передал по переговорному устройству летчик, - в случае, если самолет завалится, покидайте его немедленно". Набрав 1200 метров, летчик перевел самолет в горизонтальный полет. При подходе к аэродрому в облаках появились отдельные просветы. Самолет пошел на снижение. Летчик решил выпустить шасси на высоте 600 метров, чтобы в случае неуправляемости самолета успеть его покинуть. Руки и ноги летчика от длительного напряжения деревенели - на всем протяжении полета от цели израненный самолет с трудом слушался рулей. Высота 600 метров - рычаг выпуска шасси на "Выпуск". Вспыхнули зеленые лампочки, сигнализируя, что шасси встали на замки. Тряска самолета резко возросла. С большим трудом летчику удалось подвести самолет к земле и плавно посадить на колеса. В конце пробега, когда хвостовое колесо самолета коснулось посадочной полосы, часть хвостового оперения отвалилась, самолет, задрав в небо нос, пробежал по инерции несколько метров и остановился. А к нему уже мчались пожарная и санитарная машины. Спустя несколько минут подъехал к самолету командир полка. Приняв рапорт о выполнении задания, он спросил Тюшевского: "Почему не покинули самолет, он же мог развалиться каждую минуту?"

"Очень мало осталось самолетов, товарищ командир. Было бы жаль, если бы мы потеряли и этот", - ответил ему Тюшевский. Через несколько дней умелые руки техников восстановили и этот, казалось, безнадежно поврежденный самолет. И он еще послужил

экипажу. Когда приземлился последний, вылетевший на выполнение этого задания экипаж, стало известно, что переправа была разрушена еще в двух местах.

И на этот раз приказ был краток: разбомбить автоколонну врага, змейкой извивающуюся от местечка Павлыш на Кременчуг. В полет ушло и звено Павла Компанийца. Погода была ясная. Чистое голубое небо казалось бездонным. Раскаленное солнце успело так нагреть выкрашенную в темно-зеленый цвет металлическую обшивку самолета, что до нее было больно дотронуться. Но Павлу было не до этого - его мысли уже были там, над целью, где его звену через несколько секунд предстояло прорвать плотную завесу из огня и нанести прицельный удар по вражеской колонне, рвущейся с ходу форсировать реку Днепр. Удар наносился малыми группами без сопровождения своих истребителей. До цели оставалось еще 10-15 километров, а по курсу самолетов и выше и ниже их трассы полета голубая скатерть неба была уже усеяна дымными клубками. Павел знал, что при таком плотном зенитном огне над целью истребителей противника поблизости быть не должно, и это немного успокаивало. Искусно маневрируя, Павел вводит звено в зону огня. "Цель вижу, - услышал он штурмана. И тут же: - Прямая". Еле заметными движениями рук и ног летчик поставил на приборах рассчитанные штурманом величины и мельком взглянул на ведомых - оба были на месте. Открыты бомбовые люки. Вдруг машину швырнуло вверх, и Павел с горечью отметил - машина перестала слушаться руля глубины. Отмашкой рук Павел как бы сказал ведомым: "Идите на цель самостоятельно". Ведомые, поняв командира, вышли вперед.

"Хорошо, что нет истребителей", - подумалось Павлу. Само собой напрашивалось решение - сбросить бомбы и попытаться довести самолет до своей территории. А как же цель? Вдруг ведомые промажут. Нет, во чтобы то ни стало нужно дойти до нее. "Будем бомбить по цели!" - сообщил он штурману и, подобрав заданную штурманом высоту триммером руля высоты, продолжал полет.

"Бомбы сброшены по цели", - доложил штурман, и Павел "блинчиком" с большим радиусом развернул самолет в сторону своих войск. Вложив в этот полет все свое мастерство, летчик привел самолет на свой аэродром. Выслушав доклад летчика, руководитель полета отдал команду: "Экипажу покинуть самолет". Покинуть почти исправный самолет? И Павел упросил руководителя полетов - разрешить ему попытаться сесть. Около 10 раз примерялся он, выбирая точку, с которой, прибавив газ обоим моторам, самолет смог бы попасть в начало посадочной

полосы - и Павлу это удалось. После остановки самолета в конце пробега, летчик, не заруливая на стоянку, выключил моторы. К самолету подъехали командир, санитарная машина и специалисты инженерно-технического состава. Когда открыли люки, то увидели: сорвавшаяся с верхнего замка бомба смятыми лопастями ветрянки взрывателя уперлась в стойку держателя замка, а хвостовым оперением заклинила тягу руля глубины. Специалисты оружейной службы под руководством Ф. Капралова осторожно сняли ее, и, вынув взрыватель, отвезли на свое место, чтобы в следующем полете вместе с другими сбросить на голову врага.

Встреча с другом

Рана моя быстро затянулась, и я уже самостоятельно ковылял по палате. Правда, два маленьких осколка, глубоко врезавшиеся в черепную кость, так и остались там (хирурги не смогли их удалить), но они не причиняли мне какого-либо беспокойства.

В один из дней конца августа ко мне в палату врывается Иван Синьков, в накинутом на плечи белом халате, до неузнаваемости похудевший, с белым инеем на висках. Это было так неожиданно, что я растерялся (все в полку считали его погибшим вместе с экипажем). Мы обнялись. Вот что он рассказал мне тогда:

- Задание было обычным - нанести бомбовый удар по скоплению техники противника в районе Канева. Мой летчик заболел, и меня включили в боевой расчет твоего экипажа. Шли без истребительного прикрытия. Над линией фронта были атакованы 8 истребителями противника. Завязался воздушный бой. Стрелки-радисты отражали натиск вражеских истребителей, но те как ошалелые посылали в нас одну очередь за другой.

"Только бы успеть отбомбиться", - думаю про себя. Вот один фашистский стервятник от чьей-то меткой очереди задымился и, оставляя за собой хвост черного дыма, пошел к земле. Осталось семь, но они не отстают. Взоры всех устремлены на машину ведущего. Все с нетерпением ждут, когда из люков ведущего посыплется смертоносный груз.

Но вот бомбы сброшены, и внизу забушевал огонь, превращая боевую технику врага в груды исковерканного металла. На развороте от цели одному фашисту удалось сзади вплотную подойти к нашей машине и выпустить длинную очередь. Самолет наш вспыхнул и, опустив нос, стал падать. Я крикнул Ромахину и Рябову, но никто не отвечал. Оглянувшись, увидел сквозь отверстие от снаряда, пробившего приборную доску, залитое кровью лицо летчика.

Сбросив люк, с трудом выбрался из самолета. Упругая струя встречного потока воздуха перевернула меня, и я полетел головой

вниз. Что есть силы дернул вытяжное кольцо. Сильный рывок - и парашют раскрылся.

Осмотрелся. В небе вроде никого нет. Раздался глухой взрыв - это где-то в километре взорвался, по-видимому, наш самолет. Что стало с Ромахиным и Рябовым мне неизвестно. Скорей всего они погибли.

Внизу лес и небольшая поляна с развилкой дорог. У опушки леса несколько машин и батарея немцев. За лесом - болото. Ветер уносит меня именно туда. "Только бы подальше от немцев", - думаю про себя. Над батареей меня пронесло в метрах 400-500. Было хорошо видно, как несколько солдат открыли по мне огонь. Одна очередь прошила купол парашюта. Потом солдаты вскочили в машину, и она стала разворачиваться. "За мной", - промелькнуло в голове. Лес оказался небольшим. Спустя минуту, ломая камыши, я приземлился в болото. Погрузившись по пояс в вонючую жидкость, ногами нащупал дно. Отстегнув лямки парашюта, я скомкал его и утопил. Вынул из кобуры пистолет, дослал патрон в патронник и стал ждать, когда появятся фашисты. "Живым все равно не дамся", - решил я.

Через несколько томительных минут послышалось тарахтенье автомобильного мотора. Потом я отчетливо услышал чужую речь. Голоса разделились - одни стали удаляться вправо, другие влево. В то же время отовсюду послышалась дробная трель автоматных очередей. С сухим треском падал подкошенный камыш. Пришлось погрузиться глубже, по самую голову.

Не знаю, сколько прошло времени, когда вновь заурчал мотор и солдаты уехали. На болото опускались сумерки. Меня стало знобить. Дождавшись темноты, осторожно выбрался из болота и по звездам пошел на север. Прошел с километр и натолкнулся на одинокий домик. Хотел его обойти, но залаяла собака. Скрипнула дверь, и тут же раздался мужской голос: "Цыц, окаянная!" Я понял, что меня заметили и решил не скрываться. Подошел вплотную, поздоровался и сказал: "Я советский летчик. Есть тут немцы?"

"Заходи", - последовал ответ. При свете керосиновой лампы я увидел пожилого мужчину лет 60, нижесреднего роста с окладистой, давно нестриженной и нечесанной бородой. Он рассказал, что видел падающий горящий самолет и опускающегося на парашюте летчика. Слышал и стрельбу на болоте. Сделав самокрутку и прикурив от лампы, продолжал: "Я здесь лесником был. Жена умерла уже 3 года назад. Единственный сын сейчас в Красной Армии. Немцы у меня еще не появлялись, но их здесь много, и все двигаются в сторону Днепра". Я попросил у него гражданский костюм. Вынимая его из

сундука, старик сказал: "Это костюм моего сына, ношеный, правда, да тебе, чай, не в гости, ходить в нем". Дал он мне и сухое нательное белье. Я переоделся. Оставил у гостеприимного старика реглан, шлемофон и, расспросив, как лучше идти, продолжал свой путь.

По словам старика, севернее Канева в 8-10 километрах к реке вплотную подходили камыши. Я шел в этом направлении. По дороге несколько раз натыкался на немецких солдат. Два раза был обстрелян. Старик оказался прав к утру я вышел на заболоченный берег с высоким камышом. С полчаса отдохнув, скинул костюм, ботинки, спрятал пистолет и пустился вплавь. Около своего берега был обстрелян своими. К счастью, пуля только задела мякоть - он показал на забинтованную выше локтя руку.

Мы долго проговорили с ним в тот раз. Он сказал, что в полку осталось всего 5 исправных самолетов и поговаривают, что скоро нас должны послать на переучивание. На этом мы с ним и расстались. "Да, чуть было не забыл - тебе письмо", - произнес он, уже подходя к двери. И положил мне его на тумбочку. Письмо было от отца.

Это первый треугольник, полученный мною на фронте. Отец пишет, что в деревне осталось мало мужиков, справляться с работой становится все трудней и трудней и в конце наказ - бить фашистскую нечисть по первое число.

На учебу

...Шел сентябрь 1941 года. От часто навещавшего меня Вани Синькова стали известны подробности гибели последних самолетов полка. Когда в полку осталось всего три самолета, из дивизии поступило распоряжение - нанести удар по скоплению техники противника в районе Кременчуга. Вместе с Никитиным и Стефаненко в этот полет был назначен и Федор Кубко. К тому времени он имел больше всех вылетов в полку - 30. Федя окончил в 1939 году вместе с Компанийцем Качинскую школу летчиков-истребителей. Вместе они прибыли в наш полк, успешно закончили переучивание на бомбардировщиках и часто вместе летали на боевые задания. В свободное от полетов время их всегда можно было видеть вдвоем. В отличие от своего высокого и стройного друга, Федя не вышел ростом, был круглолиц, но светло-серые глаза всегда смотрели весело и дружелюбно. Как с отличным летчиком, хорошим и верным товарищем, с ним охотно летали и штурманы, и стрелки-радисты.

Такой малой группой, без прикрытия своих истребителей, полку еще не приходилось выполнять боевые задания. Зная насыщенность истребительной авиации противника над полем

боя, приходилось сомневаться в успешном исходе этого полета. Ставя звену задачу, майор К. С. Дубинкин предупредил: "Погода над целью ясная, заход выполните со стороны солнца, после сбрасывания бомб немедленно уходите со снижением до бреющего полета".

В районе цели звено было атаковано большой группой истребителей врага. На один наш самолет приходилось 4-5 вражеских самолетов. Сначала враг подбил ведомые машины. Некоторые члены экипажа покинули самолеты на парашютах, но были расстреляны в воздухе. Федор Иванович Кубко остался в воздухе один. Стрелок-радист и штурман отстреливались до последнего патрона. В очередной атаке снаряд, посланный вражеским истребителем с короткой дистанции, угодил в рулевые тяги, и неуправляемый самолет врезался в землю. Никому из экипажа спастись не удалось. Это случилось в районе Новые Сенжары. Так наш полк в сентябре 1941 года стал "безлошадным", то есть остался без боевых машин. В ночь с 12 на 13 сентября на специально выделенном для нас эшелоне мы покинули Полтаву - отправились на восток. Догадывались, что едем на переформирование, хотя куда, точно не знали.

В ту же ночь эшелон подвергся налету немецких самолетов. Покинув вагоны, мы залегли кто где успел. С противным свистом неслись бомбы и ухали на земле, раскидывая вокруг смертоносные осколки.

За войну десятки раз приходилось попадать под бомбежки, но особенно неприятны они ночью, когда не видно маневра самолета и, кажется, что каждая бомба, сброшенная немецким летчиком, предназначена именно для тебя. И каждый раз думалось: "Насколько приятнее сбрасывать бомбы на головы врагов, нежели прятаться от них". К счастью, на этот раз потери были незначительные, и вскоре поезд тронулся дальше.

В селе, куда мы прибыли после длительных мытарств, нам предстояло переучиваться - водить самолеты Пе-2 (Петляков-2). Самолет был сконструирован В. Петляковым в 1940 году и предназначался для бомбометания с пикирования, при котором намного повышалась точность удара.

Полк пополнился молодыми летчиками, штурманами, стрелками-радистами. Переучивание затянулось до июня 1942 года. После того как стало известно, что промышленность к тому времени не могла обеспечить всех нуждающихся в этих самолетах, нам было приказано прибыть в Азербайджанскую ССР и приступить к новому переучиванию, теперь уже для полета на американских бомбардировщиках.

Жаль было покидать гостеприимное село и расставаться с

полюбившимся всем самолетом Пе-2, но приказ есть приказ. В июне 1942 года мы прибыли в город, где поначалу нас поражало все: и плоские крыши домов, и узкие-преузкие улочки на окраинах города с толстыми, сложенными из глины и камня стенами по обеим сторонам, и незнакомая речь, и журчащие мелководные арыки, обилие овощей и фруктов.

Вскоре состоялось и первое знакомство с американским бомбардировщиком "Бостон", на котором нам предстояло принять участие в боевых действиях. Самолет Б-20, так именовался в инструкции этот самолет, не имел таких изящных и стремительных форм, каким обладал Пе-2. Своими формами он напоминал большую птицу, присевшую отдохнуть после утомительного перелета. Бомбардировщик имел и ряд существенных отличий от отечественных машин, как в конструкции двигателей и планера, так и в оборудовании его приборами и агрегатами.

Все надписи на рычагах, тумблерах, лючках были выполнены на английском языке. Нужно все это было изучать. Особенно трудно доставалось тем, кто раньше не изучал английский язык. Экипаж самолета составляли 4 человека: в кабине стрелка-радиста размещался еще один стрелок.

Самолет в полете понравился. Довольно легкий в управлении, надежно работающие двигатели, хороший обзор и неплохие аэродинамические качества самолета - все это придавало полету ощущение легкости и надежности. В течение двух месяцев весь летный состав полка освоил на нем полеты в простых метеоусловиях.

Предстояло освоить полеты в сложных метеоусловиях и ночью. С выполнением этой задачи руководящий состав полка справился легко и быстро, а с молодыми летчиками, прошедшими, как правило, ускоренный курс обучения в летных школах, пришлось повозиться. Не обошлось здесь и без тяжелых происшествий.

Как-то глубокой осенью над аэродромом низко висели облака и моросил дождь. Я уже сидел в кабине самолета, ожидая сигнала на вылет, как услышал голос Вани Синькова:

- Гриша, ты что пригрелся уже? Вылезай. На этом самолете сейчас я полечу с Цыпленковым.

- Если хочешь скрыться от дождя, то залезай, разместимся вдвоем, ответил я.

- Нет, я вполне серьезно...

Тут подошел летчик Цыпленков, и я понял, что Ваня не шутит. Самолет, оторвавшись от земли, тут же растворился в дождевой сетке, а спустя 3-4 минуты раздался громадной силы

взрыв. Я увидел бегущих по направлению к взрыву людей и побежал тоже. Нас обогнали пожарная и санитарная машины и на "виллисе" - командир полка. Когда мы добежали, то увидели жуткую картину: самолет горел десятками разбросанных частей, а в санитарную машину несли изуродованное тело Синькова: он покинул самолет уже на малой высоте, и парашют не успел раскрыться. Заключение комиссии было такое: молодой летчик не справился с управлением машины и потерял пространственное положение. Так полк сразу потерял четырех человек, а я своего лучшего друга Ваню Синькова. Оказавшись в 1957 году по делам службы в Кировабаде, я пытался найти место его захоронения, но, к сожалению, мне это не удалось.

Не могу не вспомнить происшествия, которое на долгое время стало темой для разговоров.

Как-то в один из летних солнечных и жарких дней летчику Майорову было приказано облетать самолет, вышедший из ремонта. Полетов в этот день, кроме этого, не планировалось (полк готовился к ночным полетам). Принял из ремонта и готовил самолет к облету техник звена старший техник-лейтенант В. И. Лебедев.

После выпуска в полег самолета Лебедев собрался пойти на стоянку, куда должен был после облета отрулить самолет Майоров. Стоянка эта располагалась недалеко от старта. Рассчитывая на то, что по инструкции летчик был обязан после выруливания на линию исполнительного старта остановить самолет, осмотреть взлетную полосу, после чего запросить у руководителя полетов разрешение на взлет, он, не предупредив летчика, встал ногами не небольшую боковую стремянку, выступающую за фюзеляж, и, взявшись руками за два углубления в боковой части фюзеляжа (стремянкой и углублениями летчики пользуются, чтобы забраться в кабину), стоял в таком положении, пока летчик выруливал на старт. Поскольку полетов не было и взлетная полоса была свободна, летчик в нарушение инструкции останавливаться на старте не стал. Запросив разрешение на взлет во время выруливания, он с ходу пошел на взлет. Лебедев, не предвидя такого маневра, спрыгнуть не успел. На первом развороте Лебедева заметил стрелок-радист и передал об этом летчику, тот плавно развернул самолет на противоположный курс и, не делая положенного круга, мягко приземлил самолет. Когда самолет остановился, то подбежавшие товарищи долго не могли разжать "намертво" вцепившиеся посиневшие руки Лебедева. За этот короткий полет голова его поседела.

* * *

22 ноября 1942 года полк, почти полностью

укомплектованный самолетами и личным составом, во главе с новым командиром полка Маловым Иваном Ивановичем, прибывшим к нам вместо убывшего к месту новой службы Дубинкина К. С., получил задание перегнать самолеты в Москву на перевооружение. Перелет проходил в очень сложных погодных условиях. На всем маршруте нас преследовали частые туманы, снегопады, метели. Видимость иногда достигала нескольких сот метров. Летный состав, подготовленный к полетам в сложных метеоусловиях и ночью, с заданием справился успешно.

Закончив переворужение, полк следовал на аэродром Миллерово с промежуточной посадкой на аэродроме Тамбов. При подходе к аэродрому Тамбов, где нам надлежало окончательно доукомплектоваться личным составом и недостающей техникой, у одного экипажа при выпуске шасси они не встали на замки. Высота полета была 400-500 метров. Опасаясь за исход посадки, летчик приказал экипажу покинуть самолет на парашютах. Первым выпрыгнул штурман Джикия. Наблюдавшие с аэродрома товарищи видели, как темная точка, отделившись от самолета, устремилась к земле... Прошло 1, 2, 3 секунды, а парашют не раскрывается. "Что он сдурел, что ли?! С такой высоты делать затяжку!" - произнес кто-то. А точка все продолжала свой стремительный полет к земле. Вот она скрылась за зубчатой стеной леса. "Все! Каюк!" - продолжал тот же голос.

К месту падения немедленно выехала санитарная машина. Каково же было удивление товарищей, прибывших на место, когда они увидели как ни в чем не бывало шагающего им навстречу штурмана с парашютом, перекинутым через плечо. Джикия рассказал, что после отделения от самолета все его попытки найти вытяжное кольцо парашюта ни к чему не привели: на положенном месте его не оказалось... И тут удар... Сначала о верхушки елей... Потом высокий снежный сугроб...

"Долго я лежал не шелохнувшись, - продолжал он, уже лежа на носилках в санитарной машине, - не верилось, что остался жив, только боль в левой части подреберья подтверждала, что самое худшее уже позади..." Оказалось, что подогнанные на земле лямки парашюта, задев за что-то в кабине при прыжке, перекосились, и вытяжное кольцо оказалось в стороне от того места, где его тщетно искал штурман. Отделался Джикия на этот раз трещиной одного ребра. Вскоре он вылечился и продолжал летать.

На аэродроме (под Тамбовом) полк вошел в состав 244-й бомбардировочной авиационной дивизии. Командовал дивизией Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. И. Клевцов. 8-го февраля по приказанию В. И. Клевцова полк перелетел на

фронтовой аэродром Старая Станица под Миллерово.

Уполномочен особо

В нашем авиаполку, как и в любом другом, было много разных имен: Васи, Пети, Миши... но больше всего было Иванов. Четверо из них были дважды Иванами. Это Иваны Ивановичи, об одном из которых и пойдет речь.

Как-то на одном из построений, рядом с командиром полка появился молодой, высокого роста, офицер в летной форме. "Наверное, новый летчик", подумалось нам.

Каково же было наше удивление, когда, представляя его, командир сказал: "Иван Иванович Тендряков - оперуполномоченный особого отдела. Прошу любить и жаловать". - "Лишние уши прокурора", - шепчет кто-то в строю.

"Не говори, а кто шпионов и диверсантов ловить будет - мы с тобою, что ли? - откликается его сосед. "Откуда они у нас?". - "Война - соображать надо!"

О том, что среди личного состава нашего полка могут быть трусы или изменники Родины - мы начисто отбрасывали. И жизнь подтвердила это.

Больше из книг, чем из жизни, мы знали, что офицеры такого рода службы, как правило, знают себе цену.

Прошло не так уж много времени и мы убедились, что наш Иван Иванович приятное исключение. Скромный, отзывчивый, общительный и веселый - он, как и все мы, легко мирился с бытовыми неурядицами военного времени: кушал что было, спал где придется. Днем и ночью, в дождь и стужу - его всегда можно увидеть среди личного состава. Смело и мужественно переносил он вражеские обстрелы и бомбежки. Но, несмотря на то, что мы часто общались с ним, его функциональные обязанности остались для нас загадкой. Лишь много лет спустя, после войны, в общих чертах, нам довелось узнать, как много им было сделано для обеспечения успешной боевой работы полка.

Родился И. И. Тендряков в 1918 году в лесной деревушке Леушинская Волгоградской области. Многодетная их семья постоянно испытывала нужду и Ивану с раннего детства пришлось познать тяготы нелегкого крестьянского труда. По окончании школы он поступает в училище НКВД, после успешного его окончания в 1942 году прибывает к нам.

За годы войны им была проделана большая и опасная работа по поимке оставшихся в нашем тылу немецких лазутчиков, обезвреживанию освобожденной от гитлеровских захватчиков территории от нечисти, мешавшей вести нормальную боевую работу полка.

В венгерском городе Папа, куда полк перебазировался в

апреле 1945 года им была раскрыта и обезврежена диверсионно-террористическая группа, готовившая взрывы, поджоги, убийства, с целью вывода из строя личного состава и боевой техники. Нетрудно себе представить трагические последствия деятельности этой вражеской группы, не будь она вовремя раскрыта и обезврежена. Будучи комендантом югославского города Апатии, ему вместе с югославскими товарищами удалось обезвредить крупное гнездо немецкой разведки. С его помощью были ликвидированы вражеские группировки на территории Румынии, Болгарии.

Каждая такая операция требовала от ее участников не только выдержки, огромного риска, но нередко и самопожертвования. Помимо этого, Иван Иванович ограждал личный состав от проникновения враждебных слухов, настроений, толкований, провокаций. Вместе с командованием и политотделом поддерживал боевой дух и воинскую доблесть всего личного состава. Руководил переброской нашей агентуры во вражеский тыл.

В годы войны, помимо своих основных задач - нанесение бомбовых ударов нам нередко ставилась задача по выброске в тыл противника лиц в гражданской одежде, и мы не знали тогда, что все эти Саши, Маши - как они "условно" именовали себя перед вылетом проходили через руки И. И. Тендрякова.

Закончилась война. Напряжение военных лет сказалось на его здоровье. Уволившись из армии, Иван Иванович поселился в станице Георгиевская Георгиевского района Ставропольского края, где до 1951 года он руководил трестом совхозов, а в 1951 году был избран председателем укрупненного колхоза "Путь к коммунизму", которым бессменно руководил 22 года.

С 1973 года по настоящее время Иван Иванович работает председателем межколхозного объединения "Комбикормовый завод", одновременно исполняя обязанности председателя совета директоров межколхозных комбикормовых заводов.

В канун своего 60-летия Иван Иванович полон сил и энергии, новых планов и замыслов. Друзья-однополчане, бывая в тех краях, не обходят стороной его дом, им есть о чем вспомнить и чего рассказать. Нередко навещает его и бывший командующий 17-й Воздушной армией Герой Советского Союза, Народный герой Югославии, маршал авиации В. А. Судец.

Иван Иванович часто выступает перед молодежью, рассказывая о суровых днях войны, о героических подвигах своих фронтовых товарищей. Под стать отцу и ело три сына. Двое из них - Валерий и Владимир - офицеры Советской Армии, третий сын Сергей, отслужив свой срок в ВМФ, вернулся к родителям и

остался в колхозе. Он - ударник девятой пятилетки, депутат сельского Совета, ему доверено было подписать рапорт краевой комсомольской организации XXV съезду КПСС.

Снова в небе Украины

Развивая наступление на Ворошиловоградском направлении, войска Юго-Западного фронта, в состав которого влилась наша 244-я бомбардировочная авиадивизия, к концу января 1943 года вышли к Северскому Донцу. Наступление войск фронта днем и ночью поддерживалось мощными бомбовыми и штурмовыми ударами.

Первый бомбовый удар на самолетах нового типа полк нанес по железнодорожному узлу Горловка. Станцию противник прикрывал плотным огнем зенитной артиллерии, как, впрочем, и весь район Донбасса, и мощным заслоном истребительной авиации.

Чтобы обезопасить себя от огня малокалиберной зенитной артиллерии и пулеметов, мы, не имея на борту кислородных приборов, забрались на высоту 6000 метров. От недостатка кислорода было трудно дышать, стучало в висках. Первым не выдержал такой высоты летчик В. С. Пышный. На миг он потерял сознание. Самолет завалился в глубокий крен и стремительно начал падать. На высоте 3000 метров летчик пришел в себя и вывел самолет в горизонтальный полет. Вскоре он догнал группу, но высоту пришлось снизить до 5000 метров.

Обрушив бомбовый груз на скопление эшелонов, группа, маневрируя, легла на обратный курс. В районе Дебальцево - Артемовск были атакованы шестью истребителями противника. Однако мощное стрелковое вооружение наших самолетов держало их на почтительном расстоянии. Сделав две безуспешные атаки, они отстали. Нам было ясно: Московская и Сталинградская битвы научили их больше заботиться о собственной шкуре, нежели об атаке, как это было в начале войны.

Первым полетом были удовлетворены вполне: по снимкам дешифровщики установили, что мы уничтожили несколько эшелонов. При этом группа вернулась без потерь. Помнятся мне и успешные налеты на аэродром Щегловка (около города Сталино, ныне Донецк). Поскольку аэродром был в 150 километрах от линии фронта, немцы считали его недосягаемым для нашей фронтовой авиации, тем более, что, прежде чем достигнуть его, нужно было преодолеть ряд мощных узлов сопротивления, снабженных средствами противовоздушной обороны. Поэтому на данном аэродроме они сосредоточили множество разнотипных самолетов.

Для нанесения мощного и эффективного удара по такой важной и труднодоступной цели требовались какие-то другие, чем ставшие уже привычными для нас и противника, способы и приемы боевых действий. При нанесении удара днем неизбежны большие потери, так как под огнем противника нужно было идти 300 километров. При бомбометании ночью трудно отыскать цель и тем более точно ее поразить.

Было решено применить комбинированный способ. Взлетали под вечер. Маршрут полета прокладывали так, чтобы над вражеской территорией он проходил в западном направлении. Линию фронта самолеты пересекали в момент, когда землю окутывали ранние сумерки. Земные ориентиры еще просматривались, а самолеты, следующие с темной стороны неба, были не видны. Зенитчики при этом стреляли наугад, а истребителей ночного действия у немцев было мало. После сбрасывания бомб, когда пилотировать самолеты в группе трудно, по сигналу ведущего каждый следовал обратно самостоятельно.

Первый же удар по аэродрому таким способом принес большой успех - было уничтожено до 20 самолетов врага, а сами мы потерь не имели. За несколько таких вылетов на этот аэродром в общей сложности было уничтожено и повреждено до 100 самолетов, за что полку была объявлена благодарность командующего фронтом.

С каждым новым вылетом крепли и мужали в боях молодые летчики, штурманы, стрелки-радисты и стрелки. Приобрели свой твердый почерк полета летчики Е. Мясников, А. Шевкунов, Н. Перелыгин, А. Заречнев, Н. Коротков, Н. Степанов, С. Нефедов, В. Бабенков, А. Фридман, О. Ферштер, И. Павлинов, штурманы О. Бердник, Ф. Меркулов, Н. Визир, Л. Семисинов, Г. Голованенко, И. Зоткин, В. Шалдин, радисты и стрелки А. Коновалов, А. Жуков, И. Кудряшов и многие другие.

Самоотверженно трудились, не считаясь со временем, воины инженерно-авиационной службы В. Зверев, В. Лебедев, М. Ердяков, А. Мошкин, В. Котов, Ф. Капралов и другие.

Успешное выполнение заданий командования, самоотверженная работа личного состава обеспечивались конкретной и непрерывной партийно-политической работой. Короткие митинги, "боевые листки", броские лозунги - все было направлено на воспитание наступательного порыва воинов.

Весна 1943 года на Украине выдалась на редкость ранняя и теплая, с ясными, безоблачными днями. Уже в середине апреля многочисленные сады в селе Можняковка покрылись цветными коврами распустившихся фруктовых деревьев. Благоухающий аромат их разносился далеко вокруг. В ту пору аэродром

Можняковка еще не был оборудован приводной радиостанцией, на которую легко выйти и отыскать свой аэродром. Здесь стоял лишь несильный световой маяк для ночных полетов, который при плохой видимости можно было увидеть за 15-20 километров. В этих случаях выручала нас река Айдар, протекающая поблизости, - экипажи выходили на какой-либо более или менее характерный ориентир, расположенный на ее берегу, и, следуя вдоль реки, отыскивали свою точку. А когда вода в реке прогревалась, мы любили в редкие часы отдыха искупаться в ней. Сколько было радости в этом: мы плескались, ныряли, кувыркались в ее чистой воде, как малые дети в далеком детстве.

Летный состав размещался в частных домах. Гостеприимные хозяева делали все, чтобы создать нам максимальный уют - и мы чувствовали себя как в родной семье. На нашем фронте в ту весну стояло относительное затишье. В сводках Совинформбюро сообщалось: "Ничего существенного на фронтах не произошло. Шли бои местного значения".

Но мы знали, что это затишье перед бурей. Командованию было известно, что фашисты готовят крупную наступательную операцию в районе Курска, Орла, Белгорода. Все чаще и чаще экипажам полка приходилось выполнять полеты на разведку с целью определения районов сосредоточения и передвижения немецких войск и боевой техники. Впервые полку была поставлена задача - одиночными экипажами произвести ночную воздушную разведку. Право первым вылетать было предоставлено нашему экипажу. Я в ту пору был штурманом звена и летал с заместителем командира эскадрильи капитаном Козловым Н. В.

Николай Козлов 1918 года рождения к тому времени имел едва ли не больше всех вылетов в полку. Редко какой летчик в полку по технике пилотирования мог сравниться с ним. Еще до войны на самолете СБ он один из первых успешно освоил полеты в сложных метеоусловиях и ночью. Легко далась ему программа переучивания и на самолете "Бостон".

Несмотря на молодой возраст, Николай еще в мирные дни успел обзавестись семьей, жена и дочь находились в городе Рубцовске.

Стрелок-радист Василий Болотов - невысокого роста, кряжистый, паренек с Урала, был хорошим радистом и метким стрелком. Его басовитый голос нельзя было спутать ни с каким другим. На боевые задания летал много и охотно. Был находчив и смел в бою. Как-то в одном воздушном бою, когда у него кончились патроны, а истребители противника продолжали атаковать, он продолжал отстреливаться... - сигнальными ракетами. Завидев летящий на них огненный "снаряд",

фашистские летчики шарахались в сторону.

Стрелком в экипаже был очень молодой, скромный и застенчивый сержант Мирошников. В его задачу входило - защищать от воздушного противника нижнюю заднюю полусферу бомбардировщика, а в случае выхода из строя стрелка-радиста - заменить его. Но на этот раз вместо Мирошникова с нами летел штурман лейтенант Олег Бердник, только что прибывший к нам в полк. Высокий, красивый двадцатилетний юноша, родился в ноябре 1922 года в г. Вологде. Был он единственным сыном у родителей. В 1929 году семья перебирается в Омск, где Олег и пошел учиться. В 1940 году, отлично закончив среднюю школу, он по путевке комсомола поступает в Челябинское авиационное училище.

Как наиболее перспективного молодого штурмана, в 1941 году его направляют для продолжения учебы в Краснодарское объединенное авиационное училище, которое он закончил в 1943 году и прибыл к нам в часть. Целеустремленность, настойчивость, большое желание летать и бить врага позволили ему уже в скором времени стать отличным штурманом. Сегодня ему предстояло совершить вместе с нами свой первый ознакомительный боевой вылет.

Получив задание, проложили маршрут полета: Белолуцк - исходный пункт маршрута (ИПМ), Славянск, Барвенково, Лозовая, Мерефа, Харьков, Новопсков. Самолет загружен четырьмя светящимися бомбами и фотабами (бомбы, предназначенные для ночного фотографирования).

По расчету времени запускаем двигатели, выруливаем и взлетаем. Самолет ложится на расчетный курс, а где-то на западе между небом и землей еще заметна узкая светло-золотистая полоска уходящего дня. На темно-синем небосводе появляется первая звезда. Высота 2000 метров. Пока просматриваются земные ориентиры, пытаюсь поточнее определить направление и скорость ветра.

"Прямая", - передаю летчику. "Понял", - отвечает он. Компас замирает на расчетной величине, успокоились стрелки высотомера и указателя скорости. Ставлю золотистую нить прицела вдоль оси самолета. Вижу, как ориентиры земли сползают с курсовой черты на 5° влево. Даю поправку в курс. Постепенно земные ориентиры сливаются с размытым фоном земли. Выключаю подсветку кабины.

От многих десятков покрытых фосфором приборов, кнопок, рычагов, тумблеров кабина заливается бледно-зеленым неярким светом. От этого мягкого света в кабине как-то по-домашнему уютно. В самолете тишина, только слышится ровный и плавный

гул тружеников-моторов. Как-то закончится этот вылет?

Каждый боевой вылет не похож на любой другой как по сложности выполняемой задачи, так и по результату его выполнения. По расчету времени, до линии фронта, которая проходит по Северскому Донцу, остается пять минут. Спустя две минуты, впереди по курсу на черном покрывале земли вспыхивают и гаснут желтые прерывистые линии трассирующих пуль. Это линия фронта. Ввинчивается в небо чья-то осветительная ракета, выхватывая из мрака ночи крошечный лоскут земли. В свете ее бледного рассеянного света возникли и тут же скрылись в темноте контуры разбитого посередине железнодорожного моста через реку. Сомнений нет - это мост через реку Северский Донец, соединяющий железную дорогу от Красного Лимана на Славянск - самолет не сбился с курса. Через минуту под нами должен быть первый разведывательный объект. Где-то слева по борту, километрах в 10, поднялся в небо и застыл длинный и узкий столб света, затем он упал и, сделав полный оборот по горизонту земли, потух. "Что это, штурман - приводной светомаяк на Краматорском аэродроме?" спросил Козлов. "Думаю, что да", - ответил ему. "Надо запомнить пригодится", - отмечаю про себя.

В расчетной точке сбрасываю одну светящуюся бомбу. Через несколько секунд станция осветилась ярко-желтым светом. На путях - два эшелона. Ничего существенного не оказалось и на станции Барвенково. Впереди основной ориентир разведки - узловая станция Лозовая. По данным дневного авиаразведчика, станция плотно прикрывалась зенитным огнем. Решаем с Козловым фотографировать станцию с ходу, а затем, если позволит обстановка, повторным заходом - визуально. Чтобы не выпустить из поля зрения железную дорогу, снизились до 1200 метров. Над станцией Лозовая сбрасываю серией две фотографические бомбы. Мгновенные две вспышки, и в небе взметнулись огненные снопы - это вражеские прожектористы пытаются нащупать наш самолет. Пришлось на несколько минут покинуть станцию. Уходим южным курсом с набором высоты. Высота 3000 метров. "Разворот", - передал Козлову, и самолет послушно становится на обратный курс. Прожекторы погасли, и станция погрузилась в темноту. Идем со снижением, с приглушенными моторами. 2000, 1500 метров. Пора ...и две светящиеся бомбы отделяются от самолета. Стало светло, как днем - каждая бомба в миллион свечей. На станции 8 эшелонов. Два из них с паровозами. Вновь закачались в небе желтые щупальцы и потянулись к висевшим ярко-желтым "фонарям" (горят они 4-5 минут) разноцветные дорожки выпущенных с

земли снарядов. Резким маневром Н. Козлов выводит самолет из зоны огня. Болотов тут же передает данные разведки на КП.

Над Харьковом в поиск нашего самолета включились все прожекторы Харьковской зоны (их было 10-12 штук). На какое-то мгновение им удалось поймать нас и весь огонь переключить на мечущийся в конусе света самолет. Ослепленный ярким светом летчик ввел самолет в такой немыслимый маневр, которому мог бы позавидовать и опытный истребитель. Затем самолет опустил нос и под крутым углом устремился к покрытой световыми бликами земле.

Когда световые пятна земли угрожающе увеличились в размерах, летчик стал выбирать штурвал. Многопудовая тяжесть, как мощным прессом, придавила тело к сиденью. На миг перед глазами поплыли друг за другом разноцветные круги, желтые, зеленые, синие...

А самолет, нырнув в черную пасть ночи, на максимальной скорости уходил из зоны огня в спасительную темноту. Сзади и выше еще долго вихрилась карусель из света и огня. "Пронесло!.." - мелькнуло в голове. Влетит же вам нынче, господа зенитчики, от своего начальства, что не смогли подбить так ярко освещенный самолет!

Краешком глаза замечаю - высота всего 400 метров. "Как живы-здоровы, братцы-кролики?!" - старается шуткой снять напряжение командир. Я молчу. Да и что отвечать, если в каждом почти полете случается такое. "Как чувствует себя наш практикант?" - обеспокоенный нашим молчанием продолжает он. "Немного помялись мы", - отвечает Болотов. "А практикант молчит. Похоже, не понравилось..."

Переживания переживаниями, а полет еще не закончен. Сообщаю летчику расчетный курс и время прибытия на конечный пункт маршрута. Радист передает данные разведки. Весело и ровно гудят моторы, словно чувствуют, что скоро самолет приземлится и им можно будет отдохнуть. В темной синеве неба мерцают золотые россыпи безучастных к нашему полету звезд. Справа по борту проплыла крестовина ниточек-дорог - это станция Купянск-узловая. Пять минут спустя стал виден наш маяк - три круга, два качания. Мигание навигационных огней (зеленый, красный, белый), и яркий луч прожектора ложится вдоль посадочной полосы. Вот колеса коснулись земли, и аэродром вновь погружается в темноту, только где-то на стоянке техник самолета условным светом ручного фонарика приглашает самолет на свое место.

Наконец, самолет зарулил, техник скрестил вверху руки и летчик выключил двигатели. Задание выполнено. Мы с Олегом

отходим от самолета покурить. "Скажи честно, Гриша, неужели такая свистопляска бывает в каждом полете?!" спрашивает меня Олег... "Считай, что в каждом. Но ты особенно не переживай это ты сегодня летал практически "безработным" и тебе ничего не оставалось как переживать, а когда полетишь за штурмана - времени на переживание будет в обрез", - отвечаю ему. "Штурман, пошли на К.П", - слышу голос Н. Козлова. И мы шагаем вдоль стоянки, довольные результатом своего первого ночного полета на разведку.

Вскоре в одну из таких ночей не вернулся на аэродром экипаж командира звена лейтенанта В. А. Хахеля. Штурманом с ним летал лейтенант Н. И. Сидерко. Над станцией Лозовая самолет был схвачен прожекторами, и немецкие зенитчики здесь не промахнулись - самолет от прямого попадания крупнокалиберного снаряда развалился на части. Тяжело переживал эту потерю личный состав. Экипаж был слетан. Успел выполнить уже до полусотни самых различных боевых заданий. Очень молодые, скромные и простые ребята, они прочно вошли в нашу боевую семью. И вот их не стало. К чувству горечи примешивается чувство ненависти к врагу за все его злодеяния на нашей земле.

Удар по аэродрому Краматорск

Только что отпраздновали первомайские праздники. Впрочем, "отпраздновали" - это не совсем соответствовало действительности: ни демонстрации, ни гуляний не было - кто-то был на задании, кто-то готовился к ним. Просто за обедом, когда перед нами поставили очередные "наркомовские" 100 граммов, командир полка И. И. Малов поздравил нас с праздником, пожелал успехов в боевых делах. Подняли тост за нашу победу, хотя каждый знал, что до победы еще далеко и не каждому доведется дойти до нее. Предстоящее лето нас волновало и тревожило: как развернутся события на фронтах? Сможет ли Красная Армия вести крупные наступательные операции летом? Какой стороной коснутся эти события нас - бомбардировщиков? На память пришли слова стихотворения (автора, к сожалению, не помню), помещенного в "Красной звезде" за 1943 год.

Не кончен бой. Война еще не раз ощерится
Своей кровавой пастью,
Но кто на свете остановит нас на полдороге
К радости и счастью...

Было еще начало мая, а дни стали длинными и по-летнему теплыми. Некоторые "сорви-головы" уже успели искупаться в реке Айдар.

В ночь с 6 на 7 мая из дивизии поступило задание - нанести

бомбовый удар по аэродрому Краматорск, откуда взлетали и доставляли много неприятностей нашим наземным войскам немецкие самолеты. В эту ночь все экипажи полка сделали по 2-3 вылета. Первый вылет я сделал со своим экипажем: Козлов, Болотов, Мирошников. Олег Бердник к этому времени уже самостоятельно выполнял боевые задачи в экипаже Евгения Мясникова. Ночь выдалась темная, но безоблачная. Для большей эффективности удара наряду с фугасными бомбами на плоскостные замки подвесили контейнеры, заполненные шароообразными бомбочками с горючей смесью. В задачу первых экипажей входило - точно отыскать аэродром и обозначить его.

Первым вылетел экипаж В. Ф. Тюшевского, на самолете которого имелись и светящиеся бомбы, а за ним - мы. Все экипажи, летавшие ранее ночью в этом районе, знали, что западнее аэродрома Краматорск работает немецкий приводной светомаяк - это облегчало нам отыскивание самого аэродрома.

"Светомаяк под нами, - доложил я Николаю, - курс 95°". А впереди уже висели два желтоликих светлячка, осветив аэродром и стоянки самолетов, на которых игрушечными крестиками притулились вражеские машины. "Спасибо, Василий, - мысленно благодарю В. Чернявского, - здорово у тебя получилось". И навожу самолет на южную стоянку, где, как мне казалось, самолетов было больше.

А к светящимся бомбам уже тянулись с земли трассирующие очереди снарядов и пуль. Одну из них противнику удалось потушить почти сразу, а вторая по-прежнему светила. Внизу блеснула серия ярких и мощных вспышек, одна из которых взметнулась костром - прямое попадание то ли в самолет, то ли в другую какую цель. Удар пришелся как раз по южной стоянке. Один небольшой доворот - и горящая цель вползает на золотистую нить прицела. Вокруг самолета пляшут и беснуются в огненном хороводе красно-желтые разрывы снарядов.

Еще немного! Как медленно тянутся последние секунды... Мгновенный взгляд на приборы - все в порядке! Рукоятка люков на "открыто" - вспыхнул зеленый глазок на щитке приборов, но я и так знаю, что люки открыты стрелка указателя скорости вздрогнула, медленно отошла на одно деление влево, а затем, словно раздумав, вернулась в прежнее положение. Цель на перекрестии прицела. И полторы тонны металла, начиненного взрывчаткой, кануло в темноту ночи, чтобы через считанные секунды сеять на земле разрушение и смерть. На земле - всполохи разрывов. "Есть еще один взрыв", радостно сообщил Мирошников. Желая скорее увидеть результаты своего удара, летчик поспешно делает разворот, допуская крен больше, чем положено по

инструкции. Разорвавшийся вражеский снаряд под поднятой к небу плоскостью опрокинул самолет, и он сорвался в штопор. Тело мгновенно стало чужим и непослушным. В ушах - сверлящая боль. Перед глазами мелькают отблески земных пожаров. "Вывод", - сдавленным голосом кричу в переговорное устройство, но летчик молчит, а самолет стремительно приближается к земле.

"Неужели убит летчик, - мелькает в сознании. - Прыгать! А не поздно?! и куда? - фашистам в лапы?!" Липкий холодок отчаяния пополз по спине.

На высоте 400-500 метров самолет неохотно вышел из этой вертушки. Раскрепощенное от центробежной силы тело снова становится послушным: можно и руку поднять, и вытянуть ногу.

Некоторое время летим молча. Первым не выдержал Болотов: "Что же случилось, командир? - раздался в наушниках его приглушенный от волнения голос. - Я успел уже попрощаться со всеми". - "Дома расскажу", - ответил летчик. Оказалось, что от резкого и внезапного броска самолета из рук летчика вырвало штурвал. Пока летчик дотянулся до него и привел в положение для вывода, самолет успел потерять высоту.

Второй вылет в эту ночь я делал с молодым летчиком Сергеем Нефедовым. В 1940 году Нефедов окончил Энгельскую школу военных летчиков.

Как лучшего из лучших, его оставили инструктором, хотя Сергей мечтал попасть в строевую часть.

Отец его - коломенский рабочий - мечтал, чтобы и сын пошел по его стопам, но Сергея пленило небо. Как активный комсомолец, он не мог оставаться в стороне, когда наша партия бросила клич: "Комсомолец - на самолет". Началась Великая Отечественная война. Фронту требовалось все больше военных летчиков. И Сергей летал с молодыми курсантами и днем и ночью. Начальство удивлялось:

"Такой хрупкий, а летает цепко, грамотно, не зная усталости". Многие выпускники школы уже отличились на фронте. Сергей с первых дней войны строчил начальству рапорты один за другим с просьбой отправить его на фронт, но ему неизменно отвечали: "Здесь тот же фронт!". Наконец, его настойчивость победила. В январе 1943 года Нефедов прибыл к нам в полк на аэродром Тамбов. Невысок ростом, худощав. Светлосерые, с живым огоньком глаза. Превеликий юморист. С ним никому не было скучно. Где Сергей - там всегда слышится смех. Создавалось впечатление, что А. Твардовский своего Василия Теркина писал именно с него.

Я мечтал о сущем чуде,
Чтоб от выдумки моей

На войне живущим людям
Было, может быть, теплей.

Как бывшему инструктору, Сергею не потребовалось много времени, чтобы освоить самолет. К тому времени, о котором идет речь, он уже сделал несколько успешных боевых вылетов днем. Сегодня ему предстоял первый боевой вылет ночью. Оттого, как рассеянно слушал Сергей доклад техника о готовности к вылету, как поспешно затем он надел парашют и забрался в кабину, я понял волнуется. Да и кто не волновался из нас, уходя в свой первый боевой вылет ночью?

Экипаж занял свои места. Взмах фонарика - и самолет со скоростью пешехода тронулся к месту старта. Летчик вырулил на старт, развернув самолет в направлении кем-то зажженного фонарика на стоянке самолетов. (Сергей принял его за выходной огонь стартовой полосы.) Недолго раздумывая, летчик тронул секторы газа, и не успел я понять, что же собирается он делать, как моторы взревели на полных оборотах, и самолет взял разбег... на самолетную стоянку.

"Вот как нелепо придется умереть!" - засело в голове. "Прекрати взлет", - что есть мочи, крикнул я летчику. Но он или не понял, или не слышал меня. Я вжался в спину сиденья, ежесекундно ожидая удара. Каким-то чудом самолет пронесся между капонирами, никуда не уткнувшись и никого не задев. Миновал зенитную батарею, оставив ее по правому борту в 5-7 метрах и заскочил в ржаное поле. Крупным градом застучали по днищу фюзеляжа уже начавшие входить в колос стебли ржи. Кажется, прошла вечность, а самолет продолжает свой отчаянный земной бег. Наконец, земля ушла под самолет, и я облегченно вздохнул. Чтобы лишний раз не волновать летчика, ни о чем его не спрашиваю и не объясняю. Даю расчетный курс на маршрут, и летчик как ни в чем не бывало тут же ставит самолет в заданном направлении.

Весь остальной полет, в том числе и под огнем противника (в районе цели), Сергей пилотировал самолет уверенно и четко. После посадки, когда мы покинули самолет и шли с докладом на КП, между нами состоялся такой разговор:

- Можно поздравить тебя, Сергей, сегодня с днем рождения, - говорю ему.

- С чего это ты взял? До моего дня рождения еще дожить надо, - отвечает он.

- И между тем это так, - продолжаю я. - Сегодня не только ты, но и я и стрелки наши родились заново.

- Темнишь что-то ты, штурман. Залетался, наверное.

- Да неужели ты не заметил, что взлетал почти поперек

старта? - с удивлением спрашиваю.

- Вот это да! Я и то думаю - куда это запропастился направляющий огонь, да и самолет долго набирал скорость. Теперь мне все понятно, - заключает он. - Да, будет мне сейчас "на орехи" от начальства.

- Это уже как водится.

"На орехи" от начальства попало не только Сергею, но и мне за то, что не сумел предотвратить этот несуразный взлет. "Не много ли, - думаю сам про себя, - на одного человека за такую короткую ночь..."

Вскоре Нефедову довелось пережить еще одно ЧП, но уже без меня. В такую же темную, безлунную ночь он вырулил на взлетную и ждал от руководителя полетов разрешения на взлет, а он почему-то молчал. Сергей напоминал ему о себе периодическим миганием бортовых огней. В это время над аэродромом кружился самолет У-2 (так в войну назывался самолет ПО-2). Летчик и штурман, возвращаясь с боевого задания, потеряли ориентировку. Заметив на земле мигание огней, экипаж принял его за посадочное "Т". Обрадованный такой "находкой", летчик тут же спланировал и посадил самолет... на плоскость самолета Нефедова. Сделав кульбит, У-2 сорвался с плоскости и грохнулся на землю. Незадачливых летчиков спасла быстрая реакция Сергея - заметив планирующий на него самолет, он мгновенно выключил моторы, и вращающийся по инерции винт не причинил самолету большого вреда. Оба самолета пришлось ремонтировать. Впоследствии Сергей Нефедов сделал много успешных боевых вылетов. За боевые отличия он награжден несколькими орденами и медалями.

За одну эту ночь наши летчики нанесли ощутимый удар по врагу, было отмечено: 11 мощных взрывов, 10 прямых попаданий по местам стоянок самолетов, 16 - по бетонной взлетно-посадочной полосе и 6 - по батареям зенитной артиллерии.

11 мая 1943 года для многих летчиков, штурманов, стрелков-радистов и стрелков стал настоящим праздником. За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленное при этом мужество лучшие экипажи были награждены боевыми орденами и медалями. Среди них: летчики В. А. Хахель, П. И. Компаниец, Н. В. Козлов. Штурманы: Н. И. Сидерко, И. К. Зоткин, С. И. Старцев, автор этих строк и многие другие.

Задания были разные

Помимо основных задач, присущих бомбардировщикам - уничтожение разнообразных наземных целей врага, нам приходилось выполнять целый ряд других заданий: разведка, лидирование своих истребителей с тыловых на прифронтовые

аэродромы, выбрасывание малых десантов в тылу врага, сбрасывание различных грузов своим войскам, оказавшимся в тяжелом положении и др.

Как-то в один из погожих светлых дней 1943 года нашему экипажу была поставлена задача - отлидировать группу своих истребителей с аэродрома, находившегося за Волгой, на аэродром Старобельск. Ставя такую задачу капитану Н. Козлову, командир полка тут же добавил: "Полетите без стрелков. Заодно перевезите личные вещи летчиков и захватите старшего инженера полка".

Задача была несложная и привычная - до этого нам не раз приходилось выполнять подобные задания.

Аэродром этот был нам хорошо знаком - мы садились на нем, когда в ноябре 1942 перегоняли свои "Бостоны" на перевооружение в Москву. Тогда погодные условия были крайне тяжелыми: низкая сплошная облачность, ограниченная видимость. Теперь же погода стояла отличная. Подготовив летчиков истребителей к перелету, мы погрузили их личные вещи в бомболюки и кабину стрелков, вырулили на старт. За нами вырулили и истребители. Старший инженер истребительной группы доложил по СПУ, что он к полету готов. Подождав, пока все летчики не вырулили на старт, мы взлетели. Собрав группу на кругу, взяли курс на Старобельск. Молодые пилоты, еще не побывавшие в бою, тесно прижимаются к нашему самолету, словно только что вылупившиеся цыплята к своей матери-наседке. До аэродрома Старобельск дошли без приключений. Выждав на кругу, когда все истребители сядут, приземлились и мы. Отрулив на стоянку истребителей, выключаем двигатели. Открываю бомболюки и покидаю кабину. К нашему самолету уже потянулись летчики за своими вещами. Но что это? Люк кабины стрелка-радиста открыт, а в кабине - ни инженера, ни вещей. Только один чемодан, зацепившись за что-то в кабине, сиротливо торчал в ней, как немой свидетель происшедшей "трагедии".

- Ничего не понимаю, - говорит Н. Козлов. - Куда мог деваться инженер да еще вместе с вещами?

- Думаешь, я что-нибудь понимаю? - Закралась мысль - а не задел ли он случайно рукоятку открытия люка и вывалился из кабины?! А поскольку он был без парашюта, печальный вывод напрашивался сам по себе.

Подошедшие к самолету за своими вещами истребители охали и ахали. Особенно те, чьи вещи размещены были в кабине. Долго бы нам гадать над этой таинственной загадкой, если бы не подошедший последним летчик.

"Что, инженера потеряли? - и видя наши унылые лица, добавил: - Ничего с вашим инженером не случилось. Я сам видел,

как он на старте открыл люк. Выскочил из кабины, кинулся, к самолету, у которого заглох двигатель". С души как камень свалился, хотя это и не прибавило настроения обладателям утерянных вещей. Оказалось, что инженер уже, заняв место в кабине стрелка-радиста, увидел, как у одного самолета, вырулившего на старт, остановился винт. И, приняв решение, лично во всем разобраться, не предупредив летчика, покинул самолет. Пока он бежал к самолету, летчик запустил мотор. Инженер вернуться не успел. А вещи, по-видимому, выпали через открытый люк при различных маневрах самолета.

К ночи 5 июля, чтобы быть ближе к наземным войскам, перелетели на аэродром Виктороподь под г. Купянск. В начале ночи, когда все экипажи ушли на задание, прилетели немецкие бомбардировщики и забросали аэродром "лягушками". Эти бомбочки имели свойство взрываться, когда на них наступишь. При взрыве она подскакивала, давая разлет осколков примерно на высоте 1 метра (за что и прозвали их "лягушками"). Несколько вражеских бомбардировщиков осталось барражировать в районе аэродрома.

Когда первый экипаж Саши Балдина, заходя на посадку, вошел в луч прожектора (чтобы посадить ночью скоростной самолет, требовалось подсветить ему место приземления), немецкий бомбардировщик пристроился к нему в хвост и с короткой дистанции открыл огонь. Снарядом Саше в плечевом суставе оторвало правую руку. Самолет в 3-4-х метрах от земли стал валиться на крыло. Саша, успел прибавить газ, подхватить штурвал левой рукой и мастерски посадил машину. Когда самолет коснулся земли, от потери крови Саша потерял сознание. Неуправляемый самолет, снижая скорость, прокатился по всему аэродрому и уткнулся носовой частью в первое попавшее ему на пути дерево на опушке леса, помяв раненого штурмана. Летчика и штурмана отправили на лечение. Дальнейшая их судьба мне неизвестна.

Командованию стало ясно, что с этого аэродрома немецкие летчики работать не дадут, было отдано приказание - вернуться на прежний аэродром в Можняковку.

Боевая работа продолжалась

4 июля 1943 года, в канун решающих боев на Орловско-Курском направлении, полку было вручено знамя части. Для его вручения на аэродром прилетел командир 244-й бомбардировочной авиационной дивизии Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. И. Клевцов.

Вручая знамя, командир дивизии сказал:

"Сегодня мне представилась приятная возможность от имени

Президиума Верховного Совета СССР вручить вашему полку знамя. Пусть оно напоминает вам о священном долге преданно служить Советской Родине, защищать ее мужественно и смело, не щадя своей крови и самой жизни. Выражаю уверенность, что личный состав полка с честью пронесет это знамя, до победоносного окончания войны".

Командир полка И. И. Малов, принимая знамя, заверил командира дивизии, что личный состав будет крепко держать это знамя в руках, не опозорит его малодушием или бесчестием, сделает все от него зависящее, чтобы приблизить час окончательной победы над ненавистным врагом.

Мы с волнением смотрели на развернутое полотнище красного цвета, в центре которого ярко выделялась нашитая золотистым шелком пятиконечная звезда, а под нею надпись:

"449-й бомбардировочный авиационный полк".

И мысленно клялись - отдать все силы, а если потребуется и жизнь, для полного разгрома немецких оккупантов.

После вручения знамени состоялся митинг. Выступающие летчики, штурманы, стрелки-радисты, техники выражали одну и ту же мысль - еще крепче драться с врагом, не давать ему пощады ни днем, ни ночью. Пришли на память слова, сказанные еще Петром 1: "Кто к знамени присягал однажды, - тот у оного до смерти стоять должен".

На рассвете 5 июля полк был поднят по тревоге, чтобы нанести бомбовый удар по войскам противника в районе Белгорода. Когда экипажи вырулили для взлета, на старт было вынесено врученное накануне знамя части. Красное полотнище трепетало на ветру, вдохновляя летчиков на новые подвиги и свершения, и каждый из нас, вылетая на это задание, мысленно повторял... "До смерти стоять должен..."

Во второй половине сентября из дивизии поступила команда - перелететь на аэродром Нижняя Дуванка, что 25 километров севернее Сватово. К вечеру летный и наземные эшелоны были уже на новой точке и тут же приступили к подготовке самолетов к ночным полетам. Когда на аэродроме начали сгущаться сумерки, на КП был вызван экипаж Евгеция Мясникова.

"Олег, нас вызывают на КП, пошли быстрее", - обратился Мясников к своему штурману Олегу Берднику, находящемуся в кабине. На КП находились командир полка, начальник штаба, оперативный дежурный и двое гражданских молодых людей: парень и девушка.

"На КП и вдруг гражданские?" - удивились Мясников и Бердник.

"Вот знакомьтесь. Это и будут ваши извозчики". - пошутил И. И. Малов. "Костя, Зоя", - представились они. "Сегодня ночью в 22.00 нужно выбросить вот эту молодую пару. Район выброски - Борки, - карандаш в руке командира уткнулся в 30-40 километрах южнее г. Запорожье. - Полетите без стрелка, обоих парашютистов разместите в кабине стрелков. Бомб с собой не брать. До момента выброски на другие задания не отвлекаться. Минимальная высота выброски - 600 метров".

Когда экипаж и его пассажиры вышли с КП, в небе уже мерцали далекие звезды, а над верхним обрезом Зубчатой стены леса висел узкий серпик луны. Пока шли на стоянку, договорились так: при подходе к точке сбрасывания Олег передает команду летчику и стрелку-радисту "Приготовиться". По этой команде летчик выпускает шасси, а стрелок-радист открывает люк. По исполнительной команде "Пошел" стрелок-радист хлопает пассажиров по плечу, и те покидают самолет. После приземления парашютисты при благоприятной обстановке подают сигнал электрическим фонариком.

На стоянке стрелок-радист Федя Гурьев и Олег Бердник помогли пассажирам подогнать парашюты и разместили их в кабине. Маршрут проложили так, чтобы за линией фронта обойти крупные населенные пункты, аэродромы и железнодорожные узлы, прикрытые зенитной артиллерией. "Проходим линию фронта", - доложил Олег, когда под самолетом облитая бледным светом луны проплыла река Северский Донец. Высота 3000 метров.

"Как там маши пассажиры?" - спросил Олег Федю Гурьева. "Нормально. Сидят смирненько", - ответил Федя. "Не хотел бы я быть на их месте", подумал Гурьев. Ничего хорошего их не ждет там, внизу, в глубоком тылу на оккупированной врагами земле. Острое чувство жалости к этим молодым ребятам захлестнуло его. Полет проходил нормально, пока не зажегся ни один прожектор, не выстрелило ни одно орудие врага. Олег с напряжением всматривался в очертания земных ориентиров, чтобы не потерять детальную ориентировку. Через 35 минут полета над вражеской территорией справа по борту вдруг блеснуло зеркало прожектора, и длинный желтый хвост распластался на земле.

- Никак аэродром? - услышал Олег голос Жени.

- Да, это Запорожский аэродром. Летают, гады. Вот бы резануть по ним.

- Чем ты резанешь? У нас же нет с собой бомб.

- И то верно. Можно попробовать на обратном пути из пулеметов.

- Там будет видно. Сначала нужно выполнить основную задачу.

- Давай начинай снижаться.

Женя прибрал газ, и самолет, умерив свою звонкоголосую песню, устремился навстречу земле. Высота 800 метров. Самолет задирает нос и становится в горизонтальный полет. "Приготовиться", - раздалась в наушниках команда штурмана. Летчик выпустил шасси и самолет тут же сбросил 20 километров скорости, Гурьев открыл люк.

"Пошел", - и в темную бездну прыгнула сначала Зоя, а за нею - Костя. "Прыгнули", - доложил Гурьев и тут же закрыл люк. Летчик убрал шасси и ввел самолет в вираж. Долго кружился он над местом выброски, но, не дождавшись с земли сигнала, экипаж взял курс на Запорожский аэродром. На аэродроме горело посадочное "Т", а самолетов в воздухе не видно. Высота 300 метров. Заметив стоянку самолетов, летчик перевел самолет на планирование и тут же нажал гашетки пулеметов. Как по сигналу, на земле сразу вспыхнуло несколько прожекторов, застучали зенитки, потянулись к самолету разноцветные нитки эрликонов. Нужно было, как говорят, уносить ноги. Резким маневром Жене удалось выскочить в темную полосу. Самолет отошел от аэродрома уже на 10 километров, а сзади все еще продолжало бушевать месиво из огня и света. Как стало потом известно, знакомые нам Зоя и Костя отлично выполнили свое боевое задание и, вернувшись, через разведывательное управление фронта передавали экипажу Мясникова привет и благодарили за удачную выброску.

В воздухе только один экипаж

Шел октябрь 1943 года. Мы сидели на аэродроме Близнецы, что в 20 километрах восточнее станции Лозовая. Аэродром этот, как и Краматорский, располагал хорошей бетонированной взлетно-посадочной полосой, позволяющий производить полеты и в распутицу. Технический состав размещался в приаэродромных землянках, а летный состав жил на частных квартирах. Здесь же мы встретили Новый 1944 год. Подняли новогодний тост за то, чтобы 1944 был последним годом войны. Добрым словом помянули своих боевых друзей, не дошедших с нами до этого дня.

В двадцатых числах октября 1943 года погода резко ухудшилась. Воздух был забит километровой толщей набухших влагой облаков, нижняя кромка их почти волочилась по земле. Часто моросил дождь, ухудшая и до того плохую видимость. Авиация бездействовала. Наше командование знало, что именно в

такую погоду, как правило, противник производит перегруппировку своих войск. Нужны были срочные данные о противнике.

В ночь с 24 на 25 октября в штаб поступило распоряжение - одиночным экипажем произвести разведку сосредоточения и передвижения немецко-фашистских войск в районе Днепропетровска, Днепродзержинска, Пятихатки, Кривого Рога.

"Вызовите экипаж Жолобова", - приказал мне, как дежурному по части, начальник штаба А. Н. Угольников. Когда Жолобов, Визир, Зинченко и Инсарский прибыли на КП, Угольников подозвал их к лежащей у оперативного дежурного на столе карте и сказал: "Штабом армии нам поставлена задача - произвести разведку группировки войск противника в районе... - и его остроотточенный карандаш упирался последовательно в контрольные ориентиры, указанные в задании. - Эта задача возложена на ваш экипаж. В районе действия фронта в воздухе сейчас нет ни одного самолета. Данные разведки передавайте немедленно. Вас будут слушать командные пункты: полка, дивизии, 17-й Воздушной армии и фронта. Позывные командных пунктов и пароль - "Я свой самолет" - возьмете у оперативного дежурного. Вылет немедленно по готовности. Если вопросов нет - выполняйте... Да, вот еще что, - продолжал Угольников, когда экипаж приступил к подготовке к полету. - В случае особо важных данных штурману разрешается передавать данные разведки в микрофонном режиме открытым текстом".

Спустя 10 минут самолет вырулил на бетонную взлетно-посадочную полосу. Летчик на больших оборотах прожег свечи и запросил разрешение на взлет. "Взлет разрешаю", - услышал он в наушниках, и тут же дал полный газ обоим моторам. Шли под облаками. При подходе к линии фронта облачность понизилась до 200-300 метров. Временами шел дождь. Горизонтальная видимость ухудшилась до 400-500 метров. Пилотировать самолет и вести ориентировку становилось все труднее.

"До Днепропетровска 2 минуты", - доложил штурман летчику, и почти тотчас вспыхнул и уперся в облачность короткий и яркий сноп счета, за ним второй, третий... 15-20 прожекторов уже шарили в поднебесье, стараясь поймать непрошеного "гостя". Лучи то скрещивались, то расходились, то снова скрещивались, оставляя на подушке облаков пляшущие желтые пятна. Жолобову то и дело приходилось резко менять направление полета, чтобы избежать опасного, как смерть, света. Уже несколько раз световые блики лизали стекло кабины, но удержаться не могли из-за больших угловых перемещений самолета. Не дождавшись, пока прожектористы осветят самолет, зенитчики открыли очень

плотный огонь.

"Могут запросто сбить, - мелькнуло в сознании летчика. - Может, скрыться в облаках? Еле заметное на глаз движение штурвала на себя, и самолет скроется в толще облаков. А как же тогда с разведкой? Второй заход сделать не дадут", - и руки летчика еще крепче сжимают штурвал.

"Сбрасываю САБ" (светящаяся авиационная бомба), - донеслось в наушниках и тут же сквозняком занесло в кабину резкий запах сгоревшего пороха: сработал пиропатрон. Закрыв люки, штурман подался вперед и стал на колени у переднего обреза остекления. Мощный световой пучок САБ повис над самыми крышами большого количества скопившихся на станции вагонов. По паутинкам прилегающих к станции дорог двигались автомашины, танки, но двигались они не к станции, а от нее. Экипажу удалось в таких сложных погодных условиях пройти весь маршрут. Местами облачность понижалась до 80-100 метров. В результате было установлено массовое движение по всем шоссейным и железным дорогам различной боевой техники противника в западном направлении. В первом приближении штурман насчитал в движении до 3000 автомашин и танков, до 150 эшелонов. Полученные данные штурман Н. Визир передал открытым текстом. Не успел еще летчик после посадки выключить моторы, как к самолету лихо подкатила легковая машина. "К чему бы честь такая? - подумал штурман. Раньше нас не баловали такими встречами!" На командном пункте, кроме Угольникова, были командир полка Малов И. И., представитель особого отдела и начальник разведки дивизии.

"Товарищ подполковник, задание выполнено полностью", - доложил Жолобов. "Доложите подробно". По карте штурман подробно показал, где, когда и что ими замечено. У начальства были вытянутые лица. "Идите в соседнюю комнату, хорошенько продумайте и еще раз доложите в письменном виде", - уже более строго, почти сердито произнес Малов.

После письменного доклада экипажу разрешили отдыхать. Полеты были закрыты. Но в ту ночь ни штурману, ни летчику не спалось: они знали, что если данные разведки не подтвердятся, то их за это по головке не погладят. Сведения экипажа, переданные по радио и подтвержденные с КП 17-й Воздушной армии по наземным линиям связи, смутили и оперативного дежурного штаба фронта. Важность разведданных требовала безотлагательного доклада командующему фронта, а он в это время отдыхал. Дежурный доложил об этом начальнику штаба, а тот сообщил результаты разведки генералу армии Р. Я. Малиновскому. В результате предпринятой в ту ночь войсками

фронта наступательной операции к 5. 00 25 октября были освобождены города Днепропетровск и Днепродзержинск, захвачено много боевой техники врага. Наутро на КП полка поступила телеграмма от командующего фронтом Р. А. Малиновского, в которой говорилось: "За образцовое выполнение боевого задания командования наградить лейтенанта Жолобова В. Ф. орденом Красного Знамени, лейтенанта Визира Н. Ф. - орденом Отечественной войны I степени, старшего сержанта Зинченко, сержанта Инсарского - орденом Красной Звезды.

На горящем самолете

18 апреля 1944 года полк приземлился на аэродроме Тузлы. Впрочем, аэродром - это громко сказано - просто большой выгон на окраине поселка, приютившегося на берегу лимана. Черное море было рядом, и его соленый и влажный воздух приносил приятную прохладу. Была поставлена задача одиночными самолетами вскрыть передвижение войск противника на участке Яссы - Бырлад - Галац.

Когда золотистый шар солнца окунулся в морские волны, на старт вырулил экипаж Павла Тарасевича в составе штурмана Володи Чигирева, стрелка-радиста Саши Коновалова и стрелка Ивана Михеева. Экипаж был слетан, и каждый в нем понимал друг друга с полуслова. Небо в ту ночь было припорошено облаками, сильно затруднявшими визуальное наблюдение и фотографирование. При перелете линии фронта самолет обстреляли, но Тарасевич, умело маневрируя, вышел из зоны огня. Над железнодорожной станцией Чигирев сбросил светящуюся бомбу. На земле стало светло, как днем. На путях стояло несколько эшелонов с боевой техникой. Их нужно было сфотографировать. Немцы поняли, что их обнаружили, и открыли по самолету ураганный огонь.

Несмотря на большую плотность огня, самолет выдерживает прямую - иначе снимки получатся смазанными. Володя сбрасывает 4 фотаба (фотографические бомбы), и мгновение спустя внизу вспыхнули яркие, как молния, вспышки. Съемка закончена. И в то же время один снаряд пробил двигатель. "Командир, горит левый двигатель", - доложил Саша. "Вижу, немедленно передавай данные на аэродром и доложи, что возвращаемся домой".

Сбить пламя не удалось. Оно охватило всю плоскость крыла. Напряжение возрастает. Экипаж ждет решения командира. Молодой, красивый, Паша к тому времени имел уже более сотни боевых вылетов, в самых сложных ситуациях всегда находил правильное решение, но такого в полете еще не случалось: темная ночь, небольшая высота полета, под крылом вражеская

территория, забитая войсками, и горящий, готовый каждую минуту взорваться самолет с одним работающим двигателем. "Штурман, внимательно следи за курсом, сразу сообщи, как пройдем передний край", - раздался спокойный голос Тарасевича.

Шли напряженные минуты полета, каждая из которых казалась вечностью. Всполохи желтых разрывов вокруг самолета определяли - самолет переходит линию фронта. Внизу, на земле, пунктирами висят встречные разноцветные трассы - идет бой. Когда линия огней осталась позади, раздалась команда: "Всем немедленно покинуть самолет". Привычным движением рука подтянулась к рукоятке аварийного сброса люка. В образовавшийся проем сначала вывалился Михеев, а за ним и Саша. Упругая струя воздуха несколько раз перевернула его. Нащупав вытяжное кольцо, Саша с силой рванул его. Рывок - и Саша завис в этом темном и, казалось, безжизненном пространстве. Густая темнота - ни звука, ни света. На горизонте лишь один удаляющийся костер - это Паша Тарасевич вместе с Володей Чигиревым борются за жизнь машины. На всякий случай отстегнув нагрудные лямки парашюта, Саша ждал удара о землю. Вот ноги, а затем и все тело погружается в теплую, как нагретое молоко, воду. Стянув сапоги, Саша плывет по направлению, где скрылся их горящий самолет.

Сколько прошло времени, пока он доплыл до берега, Саша определить не мог - может, час, а может, больше. С трудом выбравшись на берег, он увидел невдалеке тусклые отблески догорающего самолета. К сожалению, Тарасевичу не удалось спасти самолет. Вместе с ним погиб и его боевой друг Володя Чигирев, не пожелавший покинуть самолет и оставить командира одного в трудную минуту.

"Охота"

Зима 1944 года. Войска 3-го Украинского фронта ведут упорные бои за Правобережную Украину. Красные стрелы на оперативных картах штабов упирались в названия городов Корсунь-Шевченковский, Звенигород, Кировоград, Кривой Рог и далее, как бы вырвавшись на простор, стремительно перекинулись на Каменец-Подольск, Черновцы, Яссы, Кишинев, Одессу.

Низкая облачность, частые снегопады, метели резко ограничивали боевую работу авиации. В полет выпускались только экипажи, отлично владеющие техникой пилотирования по приборам, имеющие навык ориентировки при ограниченной видимости. В эти дни особое развитие получила так называемая "охота" - вид боевой деятельности, которую летчики особенно любили. В таком полете экипаж вел разведку, наносил бомбовые

и штурмовые удары, вступал в воздушное единоборство с противником. При этом цель для нанесения бомбового и штурмового удара экипаж выбирал самостоятельно, на свое усмотрение. Поэтому в группу охотников подбирались наиболее слетанные экипажи, обладающие смелостью, решительностью, хитростью и, конечно, инициативой.

Кроме этого, "охотники" должны были отлично разбираться в тактической подготовке как по авиационным, так и по общевойсковым вопросам.

Всем этим требованиям отвечал экипаж Валентина Жолобова в составе: штурмана Николая Визира, стрелка-радиста Ивана Зинченко и стрелка Инсарского. Во второй половине дня на КП полка раздался телефонный звонок командира 244-й дивизии полковника П. В. Недосекина. Он не приказывал, а просил сделать два вылета на разведку (один в первой половине ночи, другой во второй) по маршруту Кривой Рог - Новый Буг - Николаев - Херсон, чтобы установить сосредоточение и передвижение в этом районе фашистских войск. "В этих данных очень нуждается штаб фронта и лично командующий фронтом генерал армии Малиновский", - передал он в заключение. Посоветовавшись с начальником штаба А. Н. Угольниковым, командир полка решил поручить выполнение этой задачи экипажу Жолобова.

...Оставляя за собой клубящееся облако снежного вихря, самолет оторвался от земли и тут же растворился в темноте фронтового неба. Все внимание Жолобова на приборах: авиагоризонте, указателе скорости, компасе, так как линия горизонта совсем не просматривалась и пилотировать приходилось только по приборам. Штурман Николай Визир внимательно следил за припорошенной снегом, изрытой снарядами и бомбами землей. Задача у него очень сложная: при отсутствии горизонтальной видимости вывести самолет на поворотные ориентиры и не просто вывести, но и определить сосредоточения войск противника, его передвижение. Николай посмотрел на светящийся циферблат часов - до расчетного времени выхода самолета на станцию Новый Буг осталась одна минута. "Инсарский, - предупредил он стрелка, - смотри внимательно за землей. Под нами должна быть станция".

Вот секундная стрелка сделала последний оборот, а внизу по-прежнему как в глубоком колодце: ни звука, ни света. Николай вплотную прислонился к нижнему остеклению кабины. "Неужели ошибся в расчетах?" - мелькнула мысль. Вдруг сердце учащенно забилось - на земле появилось несколько тускло-желтых размытых пятен, которые тотчас растворились в ночном сумраке.

Показалось, что ли? "Инсарский, ты что-нибудь заметил?" - спросил Визир. - "По-моему, какие-то огоньки на земле мелькали". - "Валя, сделай еще заходик, я "фонарики" сброшу (фонариками называли светящиеся бомбы). - "Хорошо. Выполняю". И самолет, опустив левое крыло, замкнул круг.

Две стокилограммовые светящиеся бомбы ушли к земле и тут же два мощных светильника разогнали ночной мрак. Экипаж увидел, что все основные, а также запасные и подъездные пути были забиты эшелонами. Штурман насчитал их примерно 17. Тотчас к сабам от земли протянулось до десятка огненных струй. "Командир, станция забита эшелонами, - сказал Визир, - сделай еще один заход, я сброшу бомбы".

Пока самолет строил маневр, Николай выставил на прицеле уточненные данные для бомбометания. А плотность зенитного огня все нарастала. Но огонь немцы вели наугад - они не могли видеть самолет, находящийся выше светящихся бомб. Нажата боевая кнопка, и секунды спустя к небу взметнулось несколько мощных взрывов. Нижняя кромка облаков засветилась багровым пламенем - бомбы попали в цистерны с бензином. Бушующие языки пламени перекидывались на соседние эшелоны, склады, пристанционные здания... Жолобов кинул облегченный самолет в облака и, круто изменив курс, вышел из зоны обстрела.

Через 4 дня от партизан поступило донесение - на станции Новый Буг начисто сгорело 17 эшелонов с техникой и горючим. Сгорели также склады и пристанционные здания. Все члены экипажа за этот полет были награждены боевыми орденами.

В ночь с 22 на 23 февраля, в канун 27-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота, при выполнении очередного боевого задания погиб экипаж лейтенанта А. А. Цветкова, с ним в ту ночь летали штурман эскадрильи старший лейтенант А. Ходырев, стрелок-радист сержант Колотур, стрелок Горюнов. С начала войны мы потеряли много боевых друзей. Каждая новая потеря тяжелым гнетом ложилась на сердце, все глубже обостряя чувство ненависти к врагу.

Закрыто туманом

10 марта экипажи один за другим приземлились на аэродроме Запорожье.

13 марта они получили задачу - нанести удар по железнодорожной станции Николаев. На этот раз было так же, как и всегда: перед началом полетов построение летного состава. Специалисты давали последние указания. Синоптики предсказывали по всему маршруту ясную погоду и только в утренние часы они не исключали возможности появления тумана. "По самолетам!" - раздается команда, и летный состав расходится

по своим стоянкам.

Летел я в ту ночь с Павлом Тарасевичем, стрелком-радистом у нас был Аркадий Жуков. До этого я с Павлом летал на боевые задания всего 5 или 6 раз, но и за это короткое время мы неплохо узнали друг друга. Что можно сказать про Павла - летчик как летчик, ни мужества, ни отваги ему не занимать. Отличала его от других разве одна особенность - Паша любил петь. На земле или в воздухе, если позволяла обстановка, он заведет, бывало, какой-нибудь немудреный мотивчик. Добросовестно пропоет его от начала до конца, потом опять сначала. Нельзя сказать, чтобы у Павла был голос. Пел он скорее для души.

"Разве это плохо, если поет?" - спросит меня читатель. Вообще-то хорошо, если песня не отвлекает от дела. Случалось так, что, увлекшись песней, Паша, как глухарь, забывал слушать других. Надо подать какую-либо команду, а он поет и пока дойдет до него смысл сказанного, проходит какое-то время. В позапрошлую ночь мы летали с Павлом на дальнюю разведку. Самолет был с подвесными баками. Расчетное время полета 4 часа 30 минут. Прошли линию фронта. Идем 10,20 минут, а внизу никакого проблеска. И тут запел мой Паша. Прямо-таки заливается. Сначала я слушал охотно и с удовольствием, но со временем песня стала меня отвлекать, и я отключился от внутренней связи. Прошло каких-то 5-10 минут, как самолет начало резко бросать из стороны в сторону. Чтобы это могло быть?! Включаюсь в СПУ и спрашиваю:

- Что случилось?

- Почему не отвечаешь? - сердито говорит он.

- Песня твоя мешает - вот я и отключился.

- Ну ладно, не буду больше. Я уже думал, что случилось.

Взлетели мы на этот раз третьими или четвертыми. До цели дошли нормально. Когда подошли к цели, там уже что-то горело. Как обычно, были и прожекторы, и зенитки, но на этот раз они миновали нас. При подходе к аэродрому в наушниках раздался тревожный голос руководителя полетов:

- Внимание всех экипажей, - и перечислялись индексы летчиков, которые находились в воздухе. - Над аэродромом плотный туман. Снижение без моего разрешения запрещаю. Будьте внимательны. Включаю зенитный прожектор.

Вот тебе на! Только тумана нам и не хватало!

- Сколько до аэродрома? - спрашивает Павел.

- Пять минут.

- Сколько горючего? - в свою очередь спрашиваю я.

- Примерно на 35-40 минут.

Через 1-2 минуты земля скрылась - под нами была плотная

белесая пелена тумана. Нам уже известно, что экипажи Е. Мясникова, М. Клетера, Н. Перелыгина пробовали пробить туман, но у них ничего не получилось, и они ушли на север.

Лейтенант Е. Мясников решил лететь на аэродром Шевченко, где мы до этого базировались. Туман здесь почти рассеялся, но ночной мрак скрывал землю. Чтобы точно вывести самолет в точку приземления, Мясникову пришлось сделать несколько заходов. Только высокое мастерство, выдержка позволили Евгению Мясникову точно рассчитать и благополучно посадить на колеса свой скоростной бомбардировщик на неосвещенное поле. В это время над аэродромом послышался шум другого самолета и Е. Мясников понял, что это его боевые друзья ищут место приземления. Мясников, не мешкая, поставил свой самолет в линию посадки, зажег фару и аэронавигационные огни и по радио стал заводить самолет на посадку. С его помощью три экипажа благополучно приземлились на этой точке. Но не успел последний самолет выключить моторы, как аэродром вновь закрыло туманом. Расчетное время вышло. Внимательно смотрю вниз.

Посадочный прожектор, включенный в зенит, просматривался в вязкой кисее тумана слабым, размытым бледно-желтым пятном. Высота 800 метров.

- Разрешите снижение, - запросил летчик.

- Разрешаю, но не ниже 50 метров. Если не увидите полосу, следуйте на аэродром Шевченко. Там уже сидят Мясников и Клетер.

Завожу летчика в расчетную точку начала снижения. Стрелка высотомера медленно, словно раздумывая, сползает с одной цифры на другую. 600, 500, 300 метров. Самолет окунается в серо-мглистую вату тумана. 200, 100, 50 метров, а земли все нет, хотя она где-то рядом... Неприятно засосало под ложечкой.

- Вывод! - крикнул я летчику.

Паша прибавил обороты, и самолет медленно полез вверх. Набрав 1000 метров, доложили, что с 50 метров земля не просматривается.

- Идите на Шевченко, - скомандовали с земли.

Но не успели мы взять расчетный курс, как Мясников доложил по радио, что их точку закрыло туманом.

С земли ответили: "Следуйте северным курсом. Садитесь на ближайших открытых аэродромах. Если до выработки горючего не выйдете из полосы тумана, покидайте самолет".

Включаю лампочку подсветки. Ближайший аэродром - где же он? Близнецы. "Курс 15°", - сообщаю летчику. Слышу, как Павел опять что-то мурлычет про себя. Словно мы идем с учебного

полигона и впереди уже виден свой аэродром. Прошло 15 минут, а внизу все та же постылая завеса. Мысленно прикидываю порядок покидания самолета.

Малиновым цветом загорелась лампочка аварийного остатка топлива. Замолк и Павел. Две минуты спустя полоса тумана обрывается. Неотрывно слежу за землей. Впереди Лозовая. Берем курс 105°.

- Павел, теряй высоту до 400 метров и выпускай посадочные фары. Через две минуты должен быть аэродром, - сообщаю летчику.

Моторы работают на малых оборотах, поглощая последние капли бензина.

- Жуков, передай в Запорожье, что мы садимся на аэродром Близнецы. Тумана здесь нет, - передаю стрелку-радисту.

- Вас понял. Передаю.

В свете фар обозначилась грязно-серая посадочная полоса.

- Впереди полоса, - на одном выдохе сообщаю летчику.

- Вижу. Будем садиться с ходу, - ответил он.

И облегченный самолет словно по крутой лестнице приближается к земле. Чирк - и самолет, шурша о бетон покрышками, покатился вдоль полосы, но сели с промазом, и несмотря на энергичное торможение, самолет выкатился за пределы полосы. В конце пробега переднее колесо угодило в глубокую воронку от бомб. Самолет, задрав к небу хвост, остановился. Двигатели выключать не пришлось - они остановились еще на пробеге. Спустя минут 10 здесь же приземлился экипаж Козлова. Экипаж В. Жолобова в составе штурмана Г. Тендитник, стрелка-радиста И. Зинченко, стрелка Е. Инсарского вышел на аэродром Запорожье, когда в баках оставался только аварийный запас топлива. При попытке пробить туман, самолет зацепился на границе аэродрома за провода, врезался в землю и сгорел. Весь экипаж погиб. Нелегкая и обидная потеря. Хоронили экипаж здесь же, в городе, среди братских могил воинов, павших в боях при освобождении Запорожья.

9 апреля полк перелетел в Баштанку, что в шестидесяти километрах северо-восточнее Николаева, а в ночь с 9 на 10 мы уже принимали участие в разгроме немецких транспортов, срочно покидавших Одесский порт.

В трудные октябрьские дни 1941 года советские воины с болью в сердце вынуждены были оставить г. Одессу. И вот теперь весной 1944 года, битва воинов 3-го Украинского фронта вступила в решающую фазу. В ночь на 10 апреля начался штурм города. В течение всей этой по-летнему теплой ночи наши

самолеты непрерывно висели над Одесским портом и прилегающими районами, отыскивая и уничтожая вражеские объекты. К утру 10 апреля в результате согласованных действий трех армий при активной поддержке с воздуха Одесса была освобождена. В этот день Москва салютовала доблестным войскам 3-го Украинского фронта, освободившим областной город Украины и первоклассный порт на Черном море. Продолжая наступление, войска фронта 12 апреля овладели Тирасполем, а затем с ходу форсировали Днестр, захватив плацдарм на противоположном берегу. Начиналась битва за освобождение Молдавии. За успешные боевые действия по освобождению Украины от немецко-фашистских захватчиков нашей 244-й бомбардировочной авиационной дивизии, в состав которой, кроме нашего полка, входили 260-й ордена Суворова III степени и Кутузова III степени бомбардировочный авиационный полк и 861-й ордена Кутузова III степени бомбардировочный авиационный полк, было присвоено почетное наименование "Лозовская".

Сын полка

Шла весна 1944 года. После изнурительных зимних боев на фронте наступило некоторое затишье. Личный состав приводил в порядок изрядно потрепанную материальную часть и себя. День обещал быть погожим. В небе проплывали редкие и легкие, как тополиный пух, облачка. Солнце еще не взошло, но заря на востоке уже зарумянилась. К домику, где размещался руководящий состав полка, подкатила видавшая виды полуторка. Из домика вышел командир полка И. И. Малов. Посмотрев на небо, он уселся в кабину, и машина тронулась, оставляя за собой желтовато-серое облако пыли. Командир ехал в Одессу в штаб соединения по служебным делам. Машина бежала то по грунтовой дороге, то сворачивала на разбитую военной техникой колею, обходя воронки от снарядов и бомб. По дороге им встретился подросток в необычном одеянии: на ногах истоптанные дамские туфли, залатанные в нескольких местах красноармейские брюки, на худых плечах, как на вешалке, висело ветхое дамское пальто. На голове изношенная, потерявшая цвет, красноармейская пилотка. В левой руке - потертый дамский туалетный чемоданчик. На бледно -восковом лице из-за густых бровей, сходящихся на переносице, скорбно смотрели голубые глаза.

Малов приказал остановить машину. Открыв дверцу, он подозвал подростка к себе.

- Куда ты идешь и откуда, малец? Садись - подвезем.

Обрадованный ласковым к нему обращением советского

офицера, мальчик не заставил себя ждать. Он быстро влез в кабину и, удобно разместившись между Маловым и шофером, стал рассказывать:

- Из Одессы я, Горобченко Толя. В Одессе у меня мама, отец погиб на войне. Старший брат ушел добровольцем с попутной частью, а меня вот не взяли.

- Сколько же тебе лет и чем ты занимаешься теперь? - поинтересовался Малов.

- Тринадцать лет мне. Хожу сейчас по воинским частям, подстригаю бойцов. Они меня привечают, кормят. Брюки вот дали, пилотку.

Внимательно выслушав Толин рассказ, Малов обвел его грустным взглядом, тяжело вздохнул, а затем предложил:

- Пойдешь ко мне в часть? Летчиков будешь стричь.

Ответа о согласии Толи не нужно было ожидать. Вся его худенькая фигура как-то встрепенулась, глаза загорелись:

- Я, дядя подполковник, все буду делать: брить, стричь, я и стрелять могу.

- А что на это мать твоя скажет? Отпустит она тебя?

- Я ее и спрашивать не стану!

- Вот это не годится. Обязательно спроси ее разрешение. Она же не знает, где тебя искать, будет волноваться, ей, верно, и без тебя хватает горя...

За разговорами не заметили, как машина въехала в город.

- Тебе далеко до дома?

- Да нет. Минут двадцать.

- Тогда договоримся так: вон у того высокого здания мы будем ожидать тебя! Приходи часам к двенадцати.

Когда закончив служебные дела, Малов вышел к машине, его ожидал Толя с пожилой изможденной женщиной. Это была мать Толи.

- Вы не возражаете, если Толя пойдет в нашу часть? У нас ему будет хорошо! Обуем его, оденем. Через полгода не узнаете сына.

Мать утвердительно кивнула и тут же добавила: "Берегите его, сыночки. Он у меня хороший". Старческая фигура ее забилась в рыданиях. Мокрым от слез лицом она уткнулась Толе в щеку, затем перекрестила его. И пока машина была видна, она провожала ее отрешенным взглядом.

Толя быстро освоился на новом месте. Все ему нравилось здесь - и боевые самолеты, уходящие на выполнение задания и возвращающиеся после боя, и веселые, неунывающие летчики, и скромные труженики-техники. И Толя пришелся всем по душе. Пожилым отцам он напоминал сыновей, оставшихся в далеком тылу или на оккупированной немцами земле, молодым ребятам -

своих юных братьев. Вскоре Толя поправился, окреп, на лице его появился здоровый румянец, и трудно было в нем теперь признать того "заморыша", что привез командир полка из Одессы. Старшина подобрал ему по росту обмундирование.

Толя принял военную присягу.

Позднее он вступил в комсомол и стал превосходным помощником мастера по радио. Много полезных и нужных дел совершил этот юный комсомолец и исполнительный воин, пройдя с полком весь путь от Одессы до Вены. За боевые отличия командование наградило его медалью "За боевые заслуги".

Не дожил до Дня Победы Толин спаситель. Пожалуй, как никто другой в полку тяжело переживал эту потерю Толя. Он как-то сразу повзрослел, ушел в себя, замкнулся - ведь не каждому в его возрасте суждено было потерять отца, затем найти его и вновь потерять.

Прах И. И. Малова покоится на родине Толи - в городе Одессе. После войны вернулся в Одессу и Толя Горобченко. И часто посетители кладбища видят у могилы И. И. Малова скорбную фигуру пожилого мужчины. Это Анатолий Николаевич Горобченко пришел поклониться праху бывшего командира.

С новым командиром

В мае меня назначили штурманом третьей эскадрильи, которой командовал Д. Егоркин. Забот прибавилось. Теперь я отвечал за штурманскую подготовку летного состава эскадрильи, а не звена, как это было раньше, нужно было водить в бой не три, а девять экипажей. А хлопот у ведущего штурмана всегда предостаточно и на земле, и в воздухе. Получив боевую задачу, штурман на основании предварительных расчетов должен предложить командиру наивыгоднейшие условия ее выполнения: маршрут и высоту полета, бомбовую загрузку, боевой порядок, предполагаемый маневр в районе цели, порядок выхода на аэродром посадки и другие, вытекающие из задания вопросы. В воздухе - провести группу точно по маршруту, отыскать и поразить заданную цель, привести группу на свой аэродром.

До этого мне в качестве штурмана доводилось летать со многими летчиками полка: И. Ромахиным, С. Стефаненко, Ф. Кубко, Н. Козловым, Е. Мясниковым, А. Петуховым, С. Нефедовым, Н. Перелыгиным, А. Заречневым, Н. Коротковым, П. Тарасевичем и другими - всегда я с ними находил общий язык. Как сложатся мои отношения с новым командиром? В полк к нам Егоркин пришел из другой части, будучи капитаном. Невысокого роста, черноволосый, немногословный, он к тому времени за боевые заслуги имел уже 3 боевых ордена.

Все дальше, на запад, катился вал наступления наших

победоносных войск на южном фланге советско-германского фронта, и вот она, река Днестр! Здесь не раз бывали русские войска. Войскам 2-го и 3-го Украинских фронтов предстояло пройти по боевому пути наших славных предков и освободить Молдавию от немецкого ига.

На рубеже Днестра противник создал глубокую и сильно укрепленную систему обороны. Здесь находилась группа армий "Южная Украина", насчитывающая 640 тысяч человек. Войска 2-го и 3-го Украинских фронтов к тому времени имели в своем составе 930 тысяч человек. По самолетам мы здесь превосходили противника в 2,7 раза. Чтобы быть поближе к наземным войскам, 17 августа полк перебазировался на аэродром Жовтнево.

До этого там базировался истребительный полк, который накануне вылетел ближе к линии фронта. Вообще, стационарных аэродромов на юго-западном фронте было мало. Приходилось летать с полевых аэродромов и взлетно-посадочных площадок. Несмотря на трудности взлета с них, экипажи неуклонно следовали правилу: в любой боевой вылет брать предельное количество бомб. Сразу же после посадки началась подготовка всего личного состава и материальной части к предстоящей Ясско-Кишиневской операции. Инженерно-технический состав под руководством старшего инженера полка Кузьмина проводил ремонт порядком потрепанной материальной части самолетов. Работники тыла создавали запасы бомб, патронов, горюче-смазочного материала, летный состав склеил новые карты, изучал предстоящий район боевых действий, характер обороны противника, тактику действий его авиации.

Партийно-политический аппарат под руководством заместителя командира по политчасти майора Панова вместе с агитаторами эскадрилий проводили беседы с личным составом о наших ближайших задачах, об интернациональном долге и освободительной миссии Красной Армии. Выпускались "боевые листки", состоялись партийные собрания. И вот получен боевой приказ командующего 3-м Украинским фронтом. Он гласил: "Доблестные воины 3-го Украинского фронта! Выполняя наказ Родины, Вы неоднократно обращали в позорное бегство ненавистного врага. В прошлых боях за освобождение Украины и Молдавии Вы проявили чудеса храбрости и героизма... В тяжелых условиях весенней распутицы нынешнего года Вы героически прошли сотни километров, очищая родную советскую землю от немецко-румынских захватчиков. Далеко позади остались Днепр, Буг, Кривой Рог, Никополь, Николаев, Одесса. На ряде участков вами форсирован Днестр. Но еще топчет враг землю Советской Молдавии и Измаильской области. Еще томятся в рабстве сотни

тысяч советских людей, ручьями льется невинная кровь женщин, детей и стариков. Они ждут своего освобождения... Приказываю: войскам фронта перейти в решительное наступление". (Великий освободительный поход. М., 1970, с. 123).

В канун наступательной операции дневные полки нашей дивизии были переброшены на 1-й Украинский фронт, и вся тяжесть бомбардировочных ударов по врагу легла на плечи нашего полка. Летному составу пришлось летать и днем и ночью. Утро 20 августа застало нас в воздухе. Внизу над низинами стлался сизый туман, предвещая ясный погожий день. Нам предстояло нанести удар по огневым позициям противника вблизи нашего переднего края. Я впервые лечу с Д. Егоркиным в качестве ведущего эскадрильи. Задача эта не из легких малейшая ошибка - и бомбы упадут в расположение своих войск. Если штурмовиков и истребителей, обрабатывающих цели переднего края, как правило, наводят представители своих штабов, располагающихся на КП наземных войск, то нас наводить некому. При подходе к Днестру перехожу на ориентирование по карте крупного масштаба. С высоты 1500 метров мы не можем различить орудия на позиции - мы должны уложить свой груз в заданное время и в заданной точке. А передний край уже весь в дыму - здесь успели поработать артиллеристы, штурмовики и истребители. На миг переключаюсь на внешнюю связь и слышу:

- Цель видишь?

- Вижу!

- Атакуй! Так его! Спасибо! Молодец!

- 200-й, прикрой - я атакую!

Где-то поблизости кипит воздушный бой. Но слушать некогда - впереди должна быть цель, отыскать которую мешает дым. "Цель видишь?" - спрашивает командир. - "Пока нет", - отвечаю ему. Я ясно различаю характерный "аппендикс" реки Днестр, через который проходит наш маршрут. За ним в километре должна быть развилка грунтовых дорог, за которой в 300 метрах небольшая высотка - это наша цель. "Аппендикс" вижу, а далее ничего различить не могу.

Когда излучина реки - начало нашего боевого пути - проплывает под нами, командую "Боевой" и открываю люки. До боли в глазах всматриваюсь в земные ориентиры. В дымных разрывах еле просматривается узкая ниточка проселочной дороги. А вот и вторая, и наконец, стала видна и наша "высотка". "Вправо 5", - передаю летчику - и курсовая черта перечеркивает цель. Сбрасываю бомбы, копны бугристого дыма закрывают цель.

"Разворот" - и группа со снижением уходит от цели Первое задание с новым командиром, по данным фотопланшета,

выполнено на отлично. В этот длинный августовский день мы сделали еще два вылета. По 2-3 вылета сделали и остальные экипажи. А когда день был на исходе, приземлившийся воздушный разведчик доложил, что на железнодорожном узле Кайнари скопилось восемь вражеских эшелонов, следующих к линии фронта с различной боевой техникой.

Экипажи полка еще не вернулись с боевого задания. На аэродроме находилось только четыре самолета, предназначенных для разведывательных полетов. Им-то и была поставлена боевая задача - взять предельное количество бомб и нанести удар по железнодорожной станции Кайнари. Группу возглавил прославленный мастер бомбовых ударов командир звена Евгений Мясников, впоследствии ставший Героем Советского Союза. В полк он прибыл в 1942 году из гражданского воздушного флота и быстро освоился. Невысокого роста, крепыш, веселый и общительный человек, он был мастером на "подначки", без которых летчики не обходились даже в самой сложной обстановке. Летать он любил до самозабвения. Отличная техника пилотирования и физическая закалка позволяли ему без особого напряжения делать по 2-3 боевых вылета в сутки. На любое сложное задание он шел с большим желанием и выполнял его творчески.

С Женей мы быстро сдружились и несколько десятков вылетов выполнили вместе. Наша дружба выдержала не только фронтовые годы, но и все последующие, до настоящего времени. Сейчас он полковник запаса, живет и работает в Москве.

Под стать ему был и его штурман Николай Визир, безупречно знавший штурманское дело. Он в любую погоду, днем и ночью, мог провести самолет точно по заданному маршруту, точно в заданное время поразить, цель или выполнить воздушное фотографирование, вывести самолет на аэродром посадки. Летал он также много и охотно. Командование знало: если на борту самолета Николай Визир, - любое задание будет отлично выполнено.

Стрелком-радистом в экипаже Мясникова был Федя Гурьев - высокого роста, худощавый и немногословный. Его руки, с детских лет привыкшие к нелегкому крестьянскому труду, всегда находили какую-нибудь работу: то поможет заправить горючим самолет, оружейникам - заправить лентами пулемет, подвесить бомбы. В бою он был расторопным радистом и метким стрелком. Самолет противника он, как правило, замечал раньше других, и не один вражеский летчик напоролся на его прицельный огонь. Ребята по этому поводу шутили: "Федя, это тебе твой рост позволяет так далеко увидеть врага, - и тут же добавляли: - Но

учти, что и твою голову противник замечает прежде, чем увидит самолет. Было бы лучше, если бы ты ее покрасил под цвет неба". Федя не обижался: он знал, что любая шутка лучше, чем что-либо другое, снимает нервное напряжение боя. Таких балагуров в полку знали все, и летчики, возвратившись с задания в возбужденном, а иногда подавленном настроении, всегда собирались вокруг них. Смотришь, через минуту-другую в таком кружке уже слышится хохот.

Стрелком летал Сеня Семыкин, среднего роста, блондин с сержантскими погонами на плечах. Его обязанность - защитить от огня истребителей нижнюю заднюю полусферу - излюбленное направление атаки немецких летчиков. Делал он это мастерски.

Группа взлетела, когда солнце закатилось, оставив на краю земли малиновую заплату. Наши летчики любили выполнять задания в сумерках, когда земля при полете с востока на запад еще просматривалась, а самолет с земли было трудно увидеть. Зенитчики в таких случаях ведут огонь, ориентируясь только по звуку моторов. Маловероятной была и атака истребителей противника, так как без нацеленных зенитных прожекторов обнаружить самолет в воздухе в такое время очень трудно.

Когда группа подходила к цели, на небе кое-где уже вспыхивали мерцающие огоньки далеких звезд. В воздухе стояла тишина, и это настораживало: обычно на большом удалении от цели зенитчики ставят заградительный огонь, чтобы сбить самолет или группу с расчетного курса. Группа ложится на боевой курс. С этого момента и до сбрасывания бомб нельзя выполнять никакой маневр: ни по скорости, ни по высоте, ни по курсу, иначе бомбы упадут в стороне от цели. Боевой путь бомбардировщика длится 2-3 минуты, но это самый ответственный и напряженный отрезок времени, здесь, как в фокусе, концентрируется искусство и воля всех членов экипажа.

Особенно точная, я бы сказал ювелирная, работа требуется от штурмана. Только он один (если атака выполняется с горизонтального полета) видит в прицел вражескую цель, выбирает рациональную точку прицеливания, уточняет расчетные данные в зависимости от ветра, сбрасывает бомбы. Он же с помощью фотоаппарата фиксирует результат удара. И все это время самолет идет с открытыми люками, а в них - 1-2 тонны взрывчатки.

Немецкие и американские летчики делали так: если на боевом пути они подвергались сильному зенитному огню или атакам истребителей - они, не задумываясь, освобождались от смертоносного груза независимо от того, чьи войска были внизу, уходили на свою территорию. Советские же летчики никогда и ни

при каких обстоятельствах не сворачивали с боевого курса, хотя и несли нередко значительные потери. "Поразить цель!" - об этом они думали прежде всего. Так было и на этот раз. Вот в районе станции почти одновременно вспыхнуло несколько прожекторов, и небо запятналось разрывами зенитных снарядов. Как бы наверстывая упущенное время, немцы все наращивали плотность огня. А группа продолжала полет к цели... Вот в перекрестие прицела вползает один, другой, третий эшелон. Бомбы сброшены...

Задание выполнено. И вдруг машину ведущего со страшной силой тряхнуло. В кабину ворвался удушливый запах серы. Темно и трудно дышать... Вспыхнул левый мотор. За стеклами фонаря перекосилось небо, самолет стал падать, не повинуясь больше летчику. Тяжело ранен штурман. С большим трудом летчику удалось сбить пламя с двигателя и вывести самолет в горизонтальный полет.

Отдав команду ведомым следовать обратно самостоятельно, Е. Мясников повел свой поврежденный самолет на одном работающем двигателе. Николай Визир, временами теряя сознание от потери крови, все же сумел вывести самолет на свой аэродром. Доблесть, помноженная на мастерство и бесстрашие, позволила экипажу Е. Мясникова успешно выполнить и это задание. Ровно 200 раз поднимал свой бомбардировщик в дымное небо войны летчик Мясников. Десятки автомашин, танков, орудий было уничтожено, сотни вражеских солдат нашли смерть от метких ударов его.

Командир полка подполковник Иван Иванович Малов и секретарь партийного бюро полка сразу же после посадки поздравили его с двухсотым боевым вылетом и вручили ему два письма. Одно было от колхозницы Орловской области и адресовано "Самому храброму воину", другое - от счетовода из Пензы, на конверте которого было написано "Лучшему бойцу". Таких писем мы получали немало, и они нас поддерживали в трудную минуту. Теплые встречи, поздравления экипажей, выполнивших боевое задание, были хорошей фронтовой традицией.

...Старший инженер полка Н. А. Кузьмин, с группой специалистов, осмотрев поврежденный бомбардировщик, произнес:

- Молодец летчик, что своевременно выключил поврежденный двигатель.

Всю ночь не отходили от самолета механики Сахаров и Максимов. За ночь они заменили пробитое хвостовое оперение и тросы триммеров. Ремонтная бригада за ночь отремонтировала

двигатель, заменила пробитые баки. К утру самолет был готов к полету. Не отдохнув после дневных вылетов, летный состав включался в ночную работу. В перерывах между полетами летчики в коротком сне забывались тут же, на стоянках самолетов.

Вспоминается такой случай. Перед рассветом мы вылетели с Егоркиным на разведку района Хущи, Васлуй, Бакэу. Прошли линию фронта - все тихо и спокойно. Никто не шарит по небу прожекторами и не стреляет. Мирно рокочут моторы. Вдруг замечаю, что самолет плавно уводит в сторону с потерей высоты. Говорю летчику: "Держи курс". Летчик молчит, а самолет продолжает уклоняться от курса. "Курс, говорю, держи! - уже громко кричу я, - уснул, что ли?" - "А и вправду, задремал я, штурман", - слышу спокойный голос летчика. Самолет становится на спой курс. "Ты уж постарайся не засыпать больше. А то земля-то не так уж далеко от нас", - говорю ему. "Ладно. Не буду больше".

А 22 августа наша 3-я эскадрилья впервые нанесла бомбовый удар по цели, расположенной за пределами нашей государственной границы - это был небольшой румынский город Хуши, расположенный в узле дорог и переправ через Прут, который к этому времени стал центром притяжения огромной массы войск, как наших, так и противника. Страх и растерянность, охватившие немецкие войска, вынудили немецкое командование предпринять организованный отход на западный берег р. Прут. Разбитая нами в тот день переправа в районе Хуши позволила нашему командованию уничтожить и пленить здесь большую группировку фашистских войск.

Развивая стремительное наступление, войска фронта при содействии авиации 24 августа штурмом овладели столицей Молдавской ССР г. Кишиневом, а к исходу 27 августа вышли на государственную границу. Одержана еще одна победа! Завершена в течение 9 суток одна из самых крупных и выдающихся по своему стратегическому и военно-политическому значению Ясско-Кишиневская операция. Советские войска разгромили одну из крупнейших немецко-фашистских группировок, прикрывавшую подступы к Балканам. Создавались благоприятные условия для освобождения народов стран юго-западной Европы: Румынии, Болгарии, Югославии. Родина высоко оцепила подвиги своих сынов и дочерей, наградив их боевыми орденами и медалями. Ряду частей были присвоены почетные наименования. Нашему полку приказом Верховного Главнокомандующего за активное участие в Ясско-Кишиневской операции было присвоено наименование "Нижнеднестровский". Многие наши летчики,

штурманы, стрелки-радисты, стрелки, техники, механики и др. специалисты получили за эту операцию боевые награды.

Вслед за продвижением наземных войск продвигался на запад и наш полк. 25 августа он перелетел на аэродром Зельцы, а 28 - на аэродром Тарутино последнее место нашего базирования на советской земле.

Граница остется за бортом

Шел сентябрь 1944 года, точнее 2 сентября. В этот день мне исполнилось 25 лет. Командование и фронтовые друзья горячо поздравили меня. Было сказано много теплых слов и пожеланий. Этот день был знаменателен для меня и моих товарищей еще и тем, что мы впервые пересекли государственную границу и приземлились на аэродроме Урляска (Румыния). Подлетая к аэродрому, обнаружили, что на нем стоят немецкие самолеты. Стали тревожиться: а что если рядом или в кабинах находятся их хозяева? Но тревога оказалась напрасной. При поспешном бегстве фашисты не успели подвезти бензин, и самолеты остались без горючего.

В это время войска 3-го Украинского фронта, в состав которого входил и наш Нижнеднестровский ордена Суворова III степени бомбардировочный авиационный полк, вышли на реку Дунай. А по другую сторону Дуная полыхало пламя национально-освободительного движения болгарского народа, возглавляемого партией болгарских коммунистов. 5 сентября Советское правительство направило реакционному правительству Болгарии ноту и предложило разорвать свои отношения с фашистской Германией.

7 сентября в полку состоялся митинг, на котором было зачитано обращение Военного Совета фронта. В нем говорилось: "Советские воины! Перед вами Болгария, правительство которой предало свою страну и ввергло болгарский народ в чуждую для него войну. Наступил час расплаты с гитлеровскими разбойниками и их подлыми прислужниками".

В этот же день многие наши экипажи получили задание разведать территорию Болгарии. Подобная же задача была поставлена и перед нашим экипажем. Насколько помнится, маршрут полета проходил через Добрич, Варну, Бургас, Старую Забору, Тырново. Помимо наличия в этих районах немецких войск, нужно было установить и пригодность аэродромов для боевой работы с них. Вместо бомб люки самолета были загружены листовками с обращением Военного Совета фронта к болгарскому народу. Радостно и тревожно было на душе каждого из нас. Радостно оттого, что мы знали: полет будет проходить над территорией дружественного нам народа, а тревожно, потому что

нам неизвестна система обороны немцев в этих районах.

Взлет - и под крылом самолета мелькает не совсем привычная глазу местность. Вместо обширных равнин, полей, нив, к которым привык глаз при полетах над своей территорией, здесь всюду пестрили заплаты земли различных размеров и конфигураций, от которых при полете на малой высоте рябит в глазах. Все это затрудняло визуальную ориентировку. Позади остается Дунай. Тихо и спокойно на земле. Видно, как труженики полей занимаются своим обычным крестьянским делом. Некоторые из них, услышав гул самолета, прячутся за что придется, а другие, задрав голову, всматриваются ввысь и, увидев на самолете красные звезды, радостно начинают размахивать руками.

Подлетая к одному из аэродромов, наблюдаем не совсем обычную картину: в нескольких местах толпы народа, а в руках у них красные флаги. Принимаем решение произвести посадку. Не выключая двигатели, выбираемся из своих кабин и сразу оказываемся в объятиях мужчин и женщин, среди которых были солдаты и офицеры. К аэродрому стали стекаться местные жители с флагами, цветами и даже с вином, стараясь перекричать друг друга, они взволнованно рассказывали, что с нетерпением ждут Красную Армию. Встреча эта была впечатляющей и радостной, но нам нужно возвращаться на свой аэродром. Оставив часть листовок, взлетаем и ложимся на обратный курс. Долго еще было видно, как наши новые друзья приветственно махали нам вслед. 15 сентября полк получил приказ перебазироваться на аэродром Софии. Древняя столица болгар выглядела в эти дни молодо, повсюду царил праздничный подъем. Наша армейская газета писала тогда: "Близка победа наша, друзья, но успокаиваться нельзя. На чужой земле, продолжая свой путь, вдвойне, товарищ, бдительней будь!"

Под крылом Болгария

В начале сентября стояла необычайно жаркая, безоблачная погода. Настроение у всех нас было приподнятое. Бойцов радовали победы нашей армии на всех фронтах, и то, что мы воюем в небе над чужой территорией. Каждый мысленно рисовал себе день окончательного разгрома врага. Особенно радостным был день 9 сентября, когда мы узнали о победе вооруженного восстания болгарского народа против монархо-фашистской клики. "Покинули Гитлера румыны, - писала 10 сентября армейская газета "Защитник Отечества", отказались от него и финны, отвернулись теперь и болгары - уж больно сильны наши удары..."

Утром 11 сентября по просьбе делегации ЦК БРП(К), прибывшей накануне в Румынию, на двух боевых самолетах

вылетела в Софию группа представителей штаба фронта с целью организации взаимодействия с болгарской армией и оказания помощи братскому народу. Самолеты пилотировали: заместитель командира 449-го полка майор Н. В. Козлов (ныне генерал-лейтенант авиации) и Герой Советского Союза старший лейтенант Е. А. Мясников (ныне полковник запаса). Вел группу один из лучших штурманов полка О. А. Бердник, в кабине которого вместе со штурманским снаряжением находились костыли: Олег после недавнего ранения не расставался с ними.

Подлетая к Софии, летчики обнаружили на аэродроме несколько десятков немецких самолетов. Подкралась тревога: а что если аэродром захватили фашисты? Не лучше ли вернуться обратно, пока не поздно: ведь на борту не бомбовый груз? Но тревога оказалась напрасной. На центральном здании аэродрома развевалось Красное знамя - символ победы и независимости народа. Тепло и радостно встретили представителей Советской Армии болгары: цветы, объятия, поцелуи, горячие слова благодарности за помощь.

Спустя несколько дней на этот аэродром перебазировался и весь личный состав полка. Вел его прославленный летчик - командир полка, подполковник Иван Иванович Малов. Уроженец деревни Измайлово Гаврилов-Ямского района Ярославской области Малов Иван Иванович летчиком стал не сразу. В годы первой пятилетки он по призыву Ленинского комсомола возводил заводы на Урале. Затем работал слесарем-арматурщиком на Невьянском цементном заводе. Был одним из лучших ударников. Редакция газеты "Комсомольская правда" премировала его радиоприемником. Комсомольцы завода избрали Малова секретарем комитета ВЛКСМ. Работа на земле не мешала ему мечтать о небе. В детстве он запоем прочитывал книги о летчиках - этих мужественных покорителях воздушного океана, и мысленно не раз держал штурвал боевого самолета в своих руках. Этой страстной мечте его суждено было сбыться в 1932 году.

По путевке комсомола его направляют в Оренбургскую авиашколу, которую он с отличием окончил. Как отличного летчика, вдумчивого и исполнительного командира, его оставляют при школе инструктором.

С упоением отдается Малов своей новой работе. Целыми днями он не покидает кабину самолета, терпеливо обучая атому сложному искусству своих учлетов. Курсанты его группы, как правило, первыми уходили ь самостоятельный полет. Затем, как опытного инструктора, его направляют в Тбилиси. Здесь и застала его война. На неоднократные рапорты с просьбой послать его на фронт командование не давало положительного ответа. Но

рапорты с такой просьбой Малов писал вновь и вновь. Наконец, после очередного учебного полета, когда мотор был выключен для дозаправки самолета бензином, к кабине подбежал техник и доложил: "Товарищ командир, Вас вызывает начальник школы".

- А зачем, не знаешь?

- Не знаю, товарищ командир.

Сердце Малова учащенно забилось:

- Неужели разрешили на фронт?

Когда Малов в летном комбинезоне со шлемофоном в руках вошел в кабинет к начальнику школы и по-уставному доложил, генерал поднялся, подошел к Малову и, поздоровавшись за руку, сказал: "Хвалю за настойчивость. В виде исключения Вам разрешено отправиться на фронт. Желаю Вам успеха. Надеюсь услышать Ваше имя в сводках Совинформбюро".

Его боевой путь начался на Дону, а закончился на Балканах. За один год он вырос от рядового летчика до командира полка.

В июльское утро 1942 года у станицы Клетской над полем боя появилась большая группа немецких истребителей. Завязался воздушный бой - вражеский снаряд зажег бомбардировщик Малова. Языки пламени проникли в кабину пилота и начали лизать унты и реглан. Огонь подбирался к лицу. "Могут взорваться бензиновые баки!" - мелькнуло в голове.

- Экипажу оставить самолет. Действовать самостоятельно, - приказал Малов.

Штурман и радист покинули самолет на парашютах. Задыхаясь от дыма, летчик последним усилием воли отстегнул ремни, сбросил фонарь и отжал штурвал. Воздушный поток оторвал его от сиденья и выбросил из самолета. Приземлился Малов на вражеской территории на заросшее бурьяном и кустарником поле.

Дело было к вечеру. Малов зарыл парашют и схоронился. Дождавшись темноты, двинулся к линии фронта. Несколько ночей пробирался он к своим, питаясь листьями да ягодами. Не раз нарывался на фашистов, но удачно отрывался от них. Вышел к Дону. Под покровом ночи переплыл его. Наконец радостное: "Стой, кто идет!" - У Малова не хватило сил, чтобы ответить. Он упал в траву. Бойцы стрелковой роты, оборонявшей этот участок, подобрали исхудавшего, обессилевшего, обросшего летчика и доставили командиру. Вскоре он встретился со своими боевыми друзьями и, немного оправившись, вновь сел за штурвал боевого самолета.

Славный боевой путь прошел полк под командованием Малова. Наши самолеты появлялись в небе Донбасса, Украины, Молдавии, Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии.

Около 200 боевых вылетов Малов совершил лично. Много живой силы и боевой техники потерял противник от его метких и сокрушительных ударов.

Орден Ленина, два ордена Красного Знамени, орден Александра Невского и Британского золотого креста украшали его грудь. Среднего роста, открытое волевое лицо, упрямый подбородок, чуть припорошенные "инеем" темно-русые волосы.

Речь его была четкой и отрывистой, распоряжения краткими и ясными. Неприступный на вид, он был душевным и отзывчивым командиром.

Не имея своей семьи, он заботился о нас, как о своих любимых сыновьях и дочерях. И вот его не стало. Только что мы проводили его из полка - он ушел заместителем командира 244-й бомбардировочной авиадивизии, передав командование полком майору В. Ф. Тюшевскому. 22 сентября во время руководства полетами он был убит прямым попаданием бомбы, сброшенной с вражеского бомбардировщика. Его похороны вылились в грандиозное траурное шествие всего личного состава полка и тысяч жителей Софии, отдавших последние почести советскому летчику, чья кровь пролилась на болгарской земле.

В тот час нам были особенно близки и понятны замечательные и трогательные слова, написанные на мраморной доске у памятника героям Шипки:

Вдали от русской матери-земли,
Здесь пали Вы за честь Отчизны милой.
Вы клятву верности России принесли,
И сохранили верность до могилы.
Вас не сдержали грозные валы.
Без страха шли на бой святой и правый,
Спокойно спите, русские орлы,
Потомки чтят и множат Вашу славу.
Отчизна нам безмерно дорога,
И мы прошли по дедовскому следу,
Чтоб уничтожить лютого врага
И утвердить достойную победу.

...В то самое время, когда население столицы ликовало по поводу своего освобождения от ненавистной паутины фашистского режима, бывшие должностные лица немецкой дипломатической миссии вместе с некоторыми также бывшими министрами свергнутого правительства Болгарии, прихватив с собой компрометирующие их преступную деятельность документы, а также ценности болгарского народа, под покровом ночи сбежали на специально сформированном для этой цели поезде. Нашему командованию стало известно, что поезд отправился к

турецкой границе. Ввиду ограниченного времени, командование решило захватить поезд, используя для этой цели базирующуюся на аэродроме Софии авиацию.

Возглавил выполнение этого необычного для авиации задания майор Н. В. Козлов. В состав его группы были назначены лучшие экипажи нашего полка: Герой Советского Союза Е. А. Мясников, Герой Советского Союза А. К. Шевкунов и другие. Прикрывали группу бомбардировщиков истребители полковника Смирнова. Вместо бомбового груза на бомбардировщиках разместились автоматчики под командой инженера полка по вооружению капитана технической службы Гурьева.

Чтобы остановить поезд, разрешалось разбить паровоз, разрушить железнодорожное полотно, на ближайшей станции загнать эшелон в тупик. Основной же вариант был рассчитан на посадку самолетного десанта и захват поезда с помощью автоматчиков. Солнце уже клонилось к закату, когда бомбардировщики, а вслед за ними и истребители прикрытия поднялись в воздух. Погода стояла хорошая, лишь легкая дымка ограничивала горизонтальную видимость. Полет выполнялся на малой высоте (200-300 м). Ведущий штурман группы майор В. Г. Чернявский, славившийся не только как искусный бомбардир, но и как первоклассный разведчик, внимательно следил за петляющей внизу лентой железной дороги, но она была пустынной. Еще несколько томительных минут полета и вдруг он замечает, что в стороне от основной магистрали стоят два железнодорожных эшелона. Они, не они? Почему в стороне, и не один, а два? Раздумывать некогда. Поправка в курс, и группа стала стремительно приближаться к цели. Подлетая, различили, что у одного из эшелонов локомотив был под парами, другой стоял без паровоза.

Сориентировав карту, штурман определил, что это станция Малево. Невдалеке от станции была, на первый взгляд, пригодная для посадки площадка. Внимательный просмотр ее подтвердил возможность посадки. На площадке уже сидел самолет ЛИ-2, который был выслан Штабом фронта с той же задачей. Десант его состоял из 25 человек под командованием подполковника И. З. Котелкова. Заканчивается пробег, каждый летчик ставит свой самолет хвостом в направлении эшелонов с таким расчетом, чтобы оба состава оказались в секторе обстрела крупнокалиберных пулеметов стрелков-радистов. Из самолетов высыпали автоматчики, а в воздухе барражировали истребители прикрытия, готовые в любую минуту прийти на помощь наземной группе.

Когда автоматчики стали приближаться к эшелонам,

навстречу им, жестикулируя, вышли двое в гражданской одежде. Оказалось, что это машинист и его помощник. Не скрывая радости от встречи с советскими солдатами, они рассказали, что их под угрозой расстрела заставили вести этот поезд, ехали ночью. С рассветом, боясь быть обнаруженными, приказали свернуть на эту станцию, для маскировки разорвали состав на 2 эшелона. С приближением ночи им было приказано быть готовыми к дальнейшему следованию, для чего они и раздули пары. Они также рассказали, что, увидев в воздухе самолеты и сообразив, что их преследуют, вся эта нечисть, погрузив особо ценные грузы на две автомашины (для этой цели на платформах было четыре грузовые машины) удрали в сторону границы. Оставшиеся два грузовика (без какого-либо сопротивления охраны поезда) были захвачены нашими автоматчиками.

Группе истребителей было приказано разыскать удравшие машины и задержать любыми средствами до подхода наземной группы. Через 15 минут истребители доложили, что машины обнаружены и задержаны. Некоторое время спустя они были захвачены нашими автоматчиками. Задание командования было выполнено. Впоследствии участники всей этой операции были удостоены благодарности народного правительства Болгарии и награждены советскими орденами и медалями.

Описываемые события легли в основу сценарий, по которому был поставлен художественный фильм "Украденный поезд". Военным консультантом на съемках фильма был генерал-лейтенант авиации Н. В. Козлов, руководивший этой операцией в далеком 1944 году.

Курс на порт Салоники

В середине сентября 1944 года после погожих, по-летнему жарких наступили пасмурные дни. Наша воздушная армия, раньше наземных войск вступившая на территорию Болгарии, провела частью сил самостоятельную воздушную операцию с целью нарушить железнодорожное движение на участке Салоники - Белград. Воздушной разведкой было установлено, что на железнодорожной станции Салоники (Греция) скопилось несколько эшелонов с живой силой и техникой, готовых к отправке на помощь фашистской группе войск, действующей в районе Белграда. В порту шла разгрузка с военно-транспортных кораблей. Полк получил задание - нанести удар по железнодорожному узлу Салоники с целью воспрепятствовать выходу эшелонов и вывести из строя сам узел. Удар наносился тремя группами: первую группу вел командир полка майор В. Ф. Тюшевский, ведущим второй группы шел капитан Е. А. Мясников, третью группу предложено вести нашему экипажу.

Покинув КП, мы с майором Егоркиным, как по команде, посмотрели вверх. Небо было затянуто сплошным, набухшим от влаги облачным покрывалом. Влажный ветер дул с Адриатики, и мы знали, что такая погода не скоро изменится. Истребителей прикрытия нам не выделили, да они и не могли бы нас сопровождать - из-за большой дальности полета. Было продумано много вариантов выполнения этой сложной задачи. Сверху облаков мы идти не могли, так как самолеты того времени не имели на борту радиолокационных приборов, позволяющих обозревать местность при отсутствии ее визуальной видимости. Идти ниже облаков было опасно из-за возможного столкновения с вершинами Родопских гор, прикрытых сплошной пеленой облачности. Посоветовавшись с командирами групп, решаем идти под облачностью вдоль долины реки Струма. Это намного удлиняло маршрут, но в какой-то мере делало менее опасным. Но, вопреки нашим ожиданиям, перед самым вылетом небо очистилось от облаков.

Весь полет по маршруту проходил при полном радиомолчании. Когда впереди блеснуло зеркало залива, группа легла на новый курс. До цели 70 километров 11 минут полета. Напряжение возрастает. Мы знаем, что над целью плотный зенитный огонь. Нам было известно, что ранее американские летчики пытались нанести удар по этой станции, но из-за плотного огня к цели прорваться не смогли. Крупный железнодорожный узел и порт Салоники со средней высоты и при хорошей видимости не представляет труда обнаружить за 20-30 километров. Сейчас до цели 10 километров, а ее не видно: горизонт затянут белесой дымкой.

Открываю бомболюки - самолет из-за сильного сопротивления воздуха как бы натыкается на стенку, сбавляя скорость, но опытная рука летчика тут же выравнивает его. Молчит и противник: то ли не видит, то ли не ожидал нашего появления. Наконец, с левого борта впереди появляется синева Салоникского залива, забитая кораблями, и в тот же миг впереди по курсу в окружении пристанционных построек и жилых домов темным пятном виднеется железнодорожный узел. Характерным ориентиром служит водонапорная башня. По мере приближения самолета пятно дробится на отдельные, вытянутые по курсу куски - это эшелоны. Небольшой поворот, и цель в прицеле. Но что это?

Цель пропадает, затем появляется и вновь пропадает, словно кто-то накрывает ее черным дырявым одеялом: догадываюсь - это немцы дали плотный заградительный огонь, и, как бы в подтверждение, тут же последовал сильный удар и хлынула

упругая волна встречного потока. Как мощным пылесосом потянуло меня вниз в образовавшуюся дыру. Как бы опережая сознание, левая нога упирается в передний обрез проема. Огромным напряжением физических сил стараюсь удержаться в таком положении, наблюдая за целью. В расчетной точке нажимаю кнопку сбрасывания и по встряхиванию самолета понимаю, что самолет освободился от бомб.

"Здорово накрыли", - кричит радист. А мне и самому видно, как несколько мощных взрывов подняли в воздух клубы огня и дыма. Закрепившись поудобнее, осмотрелся: взрывной волной выбило нижний и верхний люки, начисто смело приборную доску. Я сижу как в аэродинамической трубе. Бешеная струя воздуха больно хлещет по лицу. В кабине ни карты, ни штурманских инструментов - все вытянуло наружу. Пришлось вести самолет по памяти. Когда самолет зарулил на стоянку и летчик выключил двигатель, в проеме люка появляется голова инженера эскадрильи Петрова.

- Жив ли, штурман?

- Жив-то жив, только вот самолет тебе попортили.

- Да! Считай, что в сорочке ты родился, а самолет что - к утру отремонтируем.

И я знал - золотые руки техников и механиков могут делать чудеса. По данным фотоконтроля, этот наш удар был признан отличным, а 19 сентября полк всем составом вторично появился на станции Салоники. Ведущим полковой группы на этот раз шел Н. В. Козлов. Второй полет, как и первый, прошел успешно. Группа вернулась без потерь.

Цель по курсу

Во второй половине сентября 1944 года войска 3-го Украинского фронта вышли на болгаро-югославскую границу. Появилось новое направление боевых действий - Белградское. Важное политическое и стратегическое значение Белграда предопределило крайне ожесточенный характер сражений в ходе этой операции. Для защиты Белграда противник начал отводить свои части с юга Балканского полуострова и из Греции на северозападное направление. Непрерывным потоком шли на север эшелоны гитлеровцев.

17-я Воздушная армия получила задачу - постоянными атаками с воздуха сорвать переброску войск на север. Пока была хорошая погода, бомбардировщики, штурмовики и истребители в буквальном смысле слова висели над дорогами. Но вот погода резко испортилась. Влажный воздух с Адриатики принес с собой плотные массы облаков, которые наглухо закрыли все горные вершины. Противник, воспользовавшись этим, максимально

усилил свои перевозки личного состава и боевой техники.

28 сентября перед строем личного состава политработники зачитали памятку-воззвание, в которой говорилось: "Товарищ боец, сержант и офицер! Ты вступил на территорию родной по духу и крови нам Югославии, вступил для того, чтобы настичь и добить раненого фашистского зверя, уползающего под твоими ударами в свою берлогу... Твоя задача, товарищ, состоит в том, чтобы перехватить отступающие по дорогам Югославии немецко-фашистские войска, разбитые тобой в Румынии и Болгарии, а также и те, которые пытаются прорваться в Германию из Греции, Албании и самой Югославии. Воин Красной Армии! Высоко и почетно в Югославии твое имя. Ты окружен любовью и уважением всего югославского народа как воин-победитель, воин - освободитель. Оказывай содействие и помощь югославскому населению, солдатам и офицерам народно-освободительной армии во всем, что поможет нашей борьбе против общего врага - немецко-фашистских захватчиков".

КП аэродрома Софии. Командир полка майор В. Ф. Тюшевский ставит задачу: "По данным воздушной разведки, на станции Ниш скопилось 19 эшелонов противника с войсками и боевой техникой. Нашему полку приказано нанести по ней бомбовый удар. Ввиду плохих метеорологических условий, полет будем выполнять под облаками вдоль ущелья и без сопровождения истребителей. Цель прикрывается плотным зенитным огнем. В полет отобрать самые лучшие экипажи. Группу поведу я. Вылет по сигналу ракеты".

Экипажей, которые могли выполнять боевую задачу в таких условиях, набралось 16. Решено пойти двумя группами. Ведущим второй группы назначен наш экипаж. Стоянка самолетов. Техник Борзенков докладывает о готовности самолета к вылету. Мы знали, что, если он доложил о готовности, это действительно так, но по инструкции положено каждому члену экипажа проверить готовность своего оборудования. Летчик проверяет заправку самолета горючим и маслом, исправность рулевой системы, штурман - исправность навигационных приборов и фотоаппаратуры, надежность подвески бомб, стрелок-радист и радист - исправность радиостанции и стрелкового вооружения. Осмотр закончен. Я еще раз уточняю маршрут и расчет полета. Полет предстоит очень опасный. Станция Ниш расположена в узком ущелье, между двумя вершинами гор, высотой более 2000 метров. Примыкают к станции две дороги: одна из Салоники в Скопле, а вторая - с Пловдива в Софию.

Высота нижней границы облаков - 1200-1500 метров. По данным разведки, станцию прикрывало до 20 зенитных батарей.

Предварительное решение было такое: до цели идти на малой высоте, а перед самой целью резким маневром набрать безопасную высоту и после сбрасывания бомб вновь уйти со снижением. Опыт таких полетов мы кое-какой имели.

- Что-то ракеты долго нет, - с горечью произносит Ф. Михеев, примостившись на парашюте, под плоскостью.

- Наверное, погода задерживает.

- Скорей бы уж.

Над головой протарахтел "кукурузник" и, не сделав положенного круга, "приткнулся" на окраине аэродрома.

Но вот, шипя и разбрызгивая вокруг зеленые искры, взвилась ракета. И сразу десятки лопастей завихрились в бешеном вращении, отбрасывая назад сильные струи воздуха. Ожили и задвигались стрелки многочисленных приборов, только стрелки навигационно-пилотажного оборудования пока стоят в исходном положении: не наступил еще их черед. Самолет медленно, слегка покачивая плоскостями, выруливает на старт. Рулить нужно через весь аэродром, а он большой и весь забит самолетами: здесь и американские "крепости Либерейторы", немецкие "мессершмитты" и "фоккеры", на которых летают румынские и болгарские летчики и наши "Бостоны" и "Яковлевы".

Американские экипажи даже не маскируют свои самолеты, надеясь на успешное прикрытие аэродрома зенитными батареями и истребительной авиацией. И действительно, немецкие бомбардировщики редко появлялись над аэродромом, хотя он представлял для них идеальную цель.

Высота 1500 метров. Группа ложится на курс. Слева остается город София. Многие дома разрушены и зияют пустыми глазницами окон. Между тем группа приближается к цели, и чем ближе цель, тем больше волнения. За плечами уже немало боевых вылетов - сотни раз приходилось прорываться к цели сквозь завесу огня из пуль и снарядов, каждый из которых мог оказаться роковым. Привыкнуть к этому невозможно, как невозможно не волноваться за исход удара. Стоит нажать боевую кнопку на полсекунды раньше или позже, и бомбы минуют цель, задание не будет выполнено. Особенно большая ответственность ложится на ведущего группы, по сигналу которого сбрасывают бомбы его ведомые. Здесь нельзя, как на учебном полигоне, сделать повторный заход и исправить допущенную ошибку, так как самолеты наши не бронированы, и повторный заход может стоить больших жертв.

По карте крупного масштаба веду детальную ориентировку. Справа и слева зловеще громоздятся почти отвесные скалистые горы, а сверху - свинцовая крыша облаков. Самолеты, натруженно

гудя моторами, поднимают свой смертоносный груз на безопасную высоту. Вдали по курсу, на стыке земли и неба, угадывается размытое пятно города Ниш. Самолеты следуют вдоль железной дороги София - Ниш и наша цель - станция, должна обязательно появиться по курсу полета. Цель обнаружила себя раньше, чем мы предполагали, - несколько эшелонов стояли под парами, и клубящиеся барашки светлого дыма служили нам надежным ориентиром. Не ожидая нашего налета в такую погоду, немцы запоздали с открытием огня: первые снаряды зенитных батарей начали рваться в воздухе, когда группа была уже на боевом курсе. И в расчете первых выстрелов зенитчики ошиблись, по-видимому, они думали, что мы идем под самой нижней кромкой облаков, и снаряды ухали где-то метров на 400-500 выше нас.

Стараясь наверстать упущенное, противник все наращивает плотность огня. Огненно-красные брызги разрывов уже мечутся вокруг самолетов. Слышится их противный скрежет и на обшивке нашего самолета.

- Вот дают, гады! - Это командир, и немного погодя, - так и свалить могут.

Мельком перевожу взгляд по горизонту и, кроме клубящихся темно-серых кустов, заполнивших все пространство, ничего не вижу. Зачастило сердце, а во рту стало горько и сухо: неужели накрыли всю группу. Но самолеты не падают, и это немного успокаивает. А станция видна уже и невооруженным глазом. Вся она забита эшелонами и кажется невероятным, как можно разместить столько вагонов на относительно небольшой площади. Небольшой доворот самолета - и коробки вагонов поползли по курсовой черте прицела. Стокилограммовые бомбы, виляя стабилизаторами, длинной цепочкой потянулись к земле. Зарево огня и огромные клубы дыма опоясали цель. Удар получился на редкость метким. Кажется, ни одна бомба не проскочила мимо. Зафиксировав результат, группа развернулась на обратный курс.

После приземления многие техники ахали и охали: столько пробоин, и все вернулись. Они приступили к ремонту самолетов, а мы, довольные полетом, пошли докладывать о выполнении задания. В результате успешной бомбардировки было сожжено 12 эшелонов, разрушены пути и 10 пристанционных зданий. Чтобы восстановить разрушенные нами пути, противнику, по самым скромным подсчетам, требовалось не менее двух суток, поэтому повторный удар по этой станции полком был нанесен 20 и 21 сентября, а 5 октября по ст. Ниш был нанесен последний сокрушительный удар. В результате успешно проведенной

воздушной операции движение на основных железнодорожных магистралях было приостановлено.

В небе Югославии и Венгрии

В ночь на 28 сентября 1944 года 3-й Украинский фронт пересек болгаро-югославскую границу и вступил на землю Югославии. А 20 октября столица союзной нам Югославии г. Белград был освобожден от немецко-фашистских захватчиков. 2 ноября 1944 года полк приземлился на аэродроме Ковин, затем мы перелетели на аэродром Петровград, а 16 декабря 1944 года уже сидели на новой точке - Самбор, где мы и встретили новый 1945 год. Экипажи, как и раньше, продолжали дезорганизовать железнодорожные и автомобильные перевозки врага, уничтожать его живую силу и боевую технику на марше и в районах сосредоточения, самолеты - на аэродромах. Наносили удары по крупным опорным пунктам противника. В тесном взаимодействии активно действовали по наземным целям штурмовики и истребители. Армейская газета писала, как-то:

"У летчиков наших такая порука, такое заветное правило есть: Врага уничтожишь - большая заслуга, но друга спасти - это высшая честь". Описывался такой случай, ставший достоянием всего летного состава. Командир звена 707-го штурмового полка Михаил Антипов с младшим лейтенантом Георгием Дороховым вылетел на разведку. В районе Скопле они заметили на полустанке один эшелон. С первой же атаки они подожгли его, а затем пулеметно-пушечным огнем стали уничтожать разбегавшихся солдат и офицеров противника. Но один из вражеских снарядов повредил самолет Антипова, и он тут же приземлился. К горящей машине устремились фашисты. Но ведомый Антипова парторг Дорохов не оставил в беде своего командира - он приземлил свой самолет рядом с самолетом Антипова. Дорохов вылез из кабины и взволнованно произнес: "Товарищ командир, садитесь за штурвал, а я со стрелками полечу в задней кабине!" Антипов занял место летчика и, когда Дорохов со стрелками уместились в задней кабине, тронул газ, но самолет не сдвинулся с места. "Приготовиться к бою", - приказал он, и тут же покинул кабину. Вслед за ним покинули кабину и остальные.

В это время в небе появились два краснозвездных истребителя. "Наши!" крикнул Дорохов. Это летели Александр Колдунов (ныне дважды Герой Советского Союза, маршал авиации) и лейтенант Виктор Степанов. Опытный летчик, Колдунов, поняв, что наши штурмовики попали в беду, скомандовал: "Атакуем!" Прижав фашистов к земле, они непрерывно поливали их огнем. Воспользовавшись этой помощью,

штурмовики дружно взялись за самолет и выкатили его на шоссе. Потом заняли свои места, и Антипов на глазах у изумленных фашистов поднял свой штурмовик в воздух.

Югославский народ и его правительство высоко оценили заслуги советских воинов в освобождении Югославии, наградив их орденами и медалями. А командующий нашей 17-й Воздушной армией генерал-полковник В. А. Судец и генерал-майор авиации А. Н. Витрук были удостоены звания Народного Героя Югославии. Завершение Белградской операции создало условие для развертывания наступательных операций на Будапештском и Венском стратегических направлениях.

26 декабря 1944 года войска 3-го Украинского фронта вышли к реке Дунай севернее и северо-западнее Будапешта, завершив тем самым окружение 188-тысячной группировки немецко-венгерских войск. Венгерское правительство во главе с Салаши сбежало в Австрию.

Во избежание напрасного кровопролития и разрушения Будапешта 29 декабря в расположение окруженных войск были направлены парламентеры капитан И. А. Остапенко, ст. лейтенант Орлов и старшина Горбатюк. На обратном пути выстрелом в спину предательски был убит капитан И. А. Остапенко. В это же время листовки с ультиматумом были разбросаны над Будапештом летчиками Н. Шмелевым и П. Орловым. При сильном снегопаде и плохой видимости летчики на самолетах Ил-2 бреющим полетом прошли над городом и разбросали листовки. Всего за 5 вылетов они сбросили 1,5 миллиона листовок. Битва за Будапешт началась 1 января 1945 года. А 2 января полку была поставлена задача нанести удар по позициям дальнобойной артиллерии противника в районе Будапешта, а точнее, в районе Буды (западная наиболее высокая часть города где когда-то располагалась резиденция бывших королей и правителей Венгрии). Группу приказано вести нам. Ставя задачу, командир предупредил: "Бомбометание нужно выполнить с максимальной точностью. В случае, если позиции артиллерийских батарей обнаружить не удастся, - бомбы сбросьте по запасной цели". Запасная цель располагалась за чертой города. Нам было ясно, наше командование не хотело разрушения памятников старины - одного из старинных городов Европы, насчитывающего 2000 лет. Город Будапешт стоит на перепутье важнейших транспортных магистралей, поэтому битвы, сражения и войны, великие международные столкновения, когда-либо возникавшие на полях Европы, не обходили его стороной, не обошла его и эта война.

Накануне там побывал наш разведчик и сфотографировал

этот район. На снимках отчетливо выделялись артиллерийские батареи. Летный состав нанес их месторасположение на свои крупномасштабные карты. Погода в этот день выдалась не очень сложная, но и не простая. Облачность среднего яруса позволяла набрать нужную высоту, но горизонт был закрыт туманной дымкой, ограничивающей горизонтальную видимость. Маршрут был простой - Самбор Будапешт. Шли мы на задание без истребительного прикрытия.

Набрав высоту 1000 метров, легли на курс. Через 10 минут полета прошли Бая. От Баи до Будапешта линия маршрута проходила вдоль Дуная. На участке Бая - Калоча определяю ветер. Он оказался встречным. Путевая скорость отличалась от расчетной на 40 километров. Пришлось прибавить обороты моторам. Заместителем ведущего группы шел М. Клетер со штурманом Ф. Меркуловым. Временами Клетер так прижимал свою машину к нашей, что в его темных под густыми ресницами глазах можно было прочитать озорную мысль: "Смотрите, как я умею и не боюсь". Федя же Меркулов за светлым колпаком кабины был невозмутим - он спокойно и деловито занимался своими нелегкими "бухгалтерскими" делами. Командир отмашкой руки дал понять: "Отойди, мешаешь маневрировать". Клетер, согласно кивнув головой, отошел.

На траверзе Секешфехервар раздался голос Михеева: "Командир, слева 4 истребителя противника". 4 "фоке-вульфа", дымя моторами, шли наперерез группе. Завязался воздушный бой. Одна пара заходила справа сзади, другая слева сзади. 18 огненных струй почти одновременно метнулось навстречу вражеским самолетам. Первая пара не выдержала и свернула. А левая все шла на сближение: 400, 300, 200 метров. "Шальные какие-то", - думалось стрелкам. И они еще яростнее продолжали вести огонь. Но вот ведущий напоролся на чью-то очередь, перевернулся через крыло и ушел вниз. Второй атаки не последовало. А впереди уже осьминогом распластался Будапешт. Приближалась решительная минута, ради которой и шла сюда группа. По мере приближения к городу все отчетливее вырисовываются мосты через Дунай и холмистая Буда. Расчеты закончены, и данные выставлены на прицеле. Осталось отыскать цель. Город ощетинился плотным огнем: бьют и из Пешта и из Буды. Впечатление такое, что в городе располагаются одни зенитчики.

Все уже огненное кольцо - знакомая и неприятная картина, привыкнуть к которой невозможно. В голове промелькнула где-то прочитанная фраза: чтобы сбить один самолет, нужно сделать 600 выстрелов. Сколько же сделано по нам?! Но мне, по правде

говоря, не до них. Мне нужно обнаружить и поразить цель. Группа, маневрируя курсом, подходит к началу боевого пути (Южный мост через Дунай). Я вижу крепость и крепостную стену. А наша цель должна располагаться в 300 метрах за внешним обводом стены. Я мысленно нахожу эту точку. Все внимание приковано к ней. Люки открыты - группа легла на боевой курс.

"Спасибо, "милые!" - буркнул я про себя, когда в расчетной точке заметил желтоватые всплески выстрелов - батарея вела огонь "Ты что-то сказал?" - спросил Егоркин. - "Да нет, это я про себя. Держи поточнее курс. Цель вижу", - ответил я. 20 секунд спустя над целью повисло рваное дымное облако от 144 сброшенных бомб. Группа вернулась на свой аэродром без потерь. В последующие дни нам с Егоркиным довелось еще 11 раз водить сюда группы.

Ребята в шутку называли нас специалистами по Будапешту. Один из таких вылетов мне особенно памятен. Когда бомбы были сброшены (а их было более сотни), я посмотрел на землю и о ужас!!! - над целью находились штурмовики. Я машинально взглянул на часы - время было наше. Так откуда же взялись эти самолеты? Воображение мгновенно нарисовало картину. Штурмовики, пронзенные бомбами, валятся на землю - и волосы под шлемофоном зашевелились, словно живые. Командиру я доложил об этом уже на обратном маршруте.

"Не может этого быть, - ответил он. - Померещилось небось...". Некоторые штурманы после приземления подтвердили, что они также видели над целью самолеты. Доложили начальству. Штаб связался со штабом штурмового полка, базирующегося неподалеку, и оттуда подтвердили, что это были их летчики. Увлекшись атаками, они просрочили время пребывания над целью. Все экипажи вернулись домой, Оказалось, что это был их последний заход, и пока бомбы летели к земле, они успели покинуть этот район. Так 5-7 секунд благополучно решили и их, а заодно и нашу судьбу. За мужество, отвагу и героизм, проявленные личным составом в боях за освобождение Венгрии, 244-я бомбардировочная авиационная дивизия была награждена орденом Богдана Хмельницкого.

3 января полк перелетел в Мадочу (Венгрия). 20 января противник, сосредоточив на узком участке фронта до 3-х танковых дивизий и одну кавалерийскую бригаду, сумел потеснить наши войска и выйти к Дунаю в районе Дунапетеля. Наш новый район базирования оказался вблизи, этой мощной группировки противника. Впервые за войну так близко от нас оказался противник.

Пока позволяла погода, экипажи взлетали, груженные

птабами (противотанковые авиационные бомбы), и через несколько минут сбрасывали их с малой высоты на танки, автомашины, бронетранспортеры противника. К вечеру погода испортилась, завьюжила поземка, ухудшив и до того ограниченную видимость. Из штаба дивизии поступило распоряжение - полку перебазироваться на аэродром Самбор. Но плохая погода на ближайшее время исключала такую возможность. Штаб полка организовал круговую наземную оборону. Личному составу выдали карабины, запас патронов, ручные гранаты. Стрелки-радисты находились в кабинах, готовые открыть огонь из своих установок. Полковое знамя под усиленной охраной было отправлено автомашиной на новую точку. Возглавлял эту команду Г. И. Голованенко. Это была, пожалуй, самая длинная ночь - время как будто остановилось. На наше счастье немцы не двинулись дальше, и с рассветом мы покинули этот аэродром.

На аэродроме Самбор стало тесно - здесь сидели уже штурмовики и истребители, прилетевшие сюда ранее нас с передовых аэродромов. 15 февраля, когда Будапешт был уже в наших руках, меня вызвали в штаб полка. Начальник штаба Угольников, поздоровавшись со мной, сказал: "Мы включили Вас в комиссию по установлению эффективности бомбовых и штурмовых ударов нашей авиации по объектам укрепрайона Буда. Возьмите с собой продукты, сухим пайком на 5 дней, и сегодня же отправляйтесь в штаб дивизии в распоряжение подполковника Юнец. Состав комиссии был такой: старший штурман дивизии подполковник Юнец (председатель комиссии), начальник воздушно-стрелковой подготовки дивизии Прудовский, начальник воздушно-стрелковой подготовки полка Луговой, комсорг нашего полка - он же стрелок-радист Емельянов и я.

В наше распоряжение выделили полуторку, и на другой же день мы отправились в путь - Юнец сел в кабину, а мы - в кузове. В полдень машина въехала в Пешт. Повсюду видны следы разрушений и голода. Улицы были полупустынны, редко встречавшиеся прохожие в гражданской одежде были изможднены и безразличны ко всему окружающему. На мостовой валялись скелеты лошадей, собак, кошек. На крышах и карнизах некоторых зданий застряли планеры и обрезки грузовых парашютов. Ночевать устроились в казарме какой-то части. И в тот же день поехали в Буду. Все мосты через Дунай были взорваны отходящими немецкими войсками, причем взорваны в тот момент, когда по ним шло оживленное движение автобусов, трамваев, пешеходов. Сотни невинных людей, в том числе

женщин и детей, погибли в водах Дуная. Пришлось искать частную лодку. Владелец лодки за полкраюхи хлеба на веслах перевез нас в Буду. Буда - этот последний оплот окруженного гарнизона - в отличие от Пешта, имела крайне тяжелые разрушения. 3 дня мы лазили по воронкам от взрывов бомб и снарядов. Учитывали разбитые и поврежденные объекты. В процессе этой работы наши бойцы то и дело выводили из крепости пленных немецких солдат и офицеров. Грязные, давно не бритые, оборванные, одетые кто во что горазд, с (блуждающим испуганным взглядом - они представляли неприятное зрелище и вызывали омерзение.

Закончив свою работу, мы в письменном виде изложили свои выводы, и убыли в свои части. Нами было установлено, что действиями всех родов авиации по объекту этого укрепрайона противнику были нанесены большие потери в боевой технике, материальных средствах и живой силе, что, безусловно, в значительной степени помогло нашим наземным войскам завершить полный разгром и ликвидацию окруженной группировки. Только наш полк в боях за Будапешт нанес противнику значительные потери и, в частности, было уничтожено: автомашин с войсками и грузами - 82, железнодорожных вагонов - 72, танков 53, самолетов - 12, паровозов - 4, орудий зенитной и полевой артиллерии - 89 и много другой техники.

6 марта 1945 года началось последнее в этой войне контрнаступление гитлеровских войск и последняя оборонительная операция советских войск. Немецкое командование намеревалось наступлением в Венгрии закрыть нашим войскам путь в Австрию и южную Германию - последние районы, где была сконцентрирована германская военная промышленность, производящая самолеты, танки и боеприпасы. Делая ставку на затягивание войны, руководители фашистской Германии рассчитывали заключить сепаратный мир с западными державами, втянуть их в войну против Советского Союза и этим сохранить "Великую Германию".

Особенно сильные бои разгорелись между озерами Балатон и Веленце, где противник сосредоточил основную ударную группировку 6-й танковой армии СС, имевшей на направлении главного удара до 320 танков.

Несмотря на большие потери, 8 марта танковые клинья врага местами углубились в боевые порядки наших войск на 3-5 километров. Наиболее тяжелое положение сложилось в районе населенных пунктов Шерегейеш и южнее Надьбайом. По данным воздушного разведчика, стало известно, что в районе населенного

пункта Надьбайом противник сконцентрировал большое количество живой силы и боевой техники с тем, чтобы нанести удар по нашим войскам в направлении Капошвара. Командующий 17 ВА принял решение - немедленно нанести удар по фашистским войскам в районе Шерегейеш силами 306-й штурмовой авиадивизии, а по району Надьбайом - силами 449-го бомбардировочного полка. Возглавить эту группу бомбардировщиков командир полка приказал нам с Егоркиным. Густая дымка, низкая облачность и быстроменяющаяся обстановка на фронте в значительной степени затрудняли выполнение боевой задачи. От всех летчиков требовалось исключительно высокое мастерство и особая точность, чтобы по ошибке не ударить по своим.

Ставя задачу командиру полка, командир дивизии полковник Недосекин сказал: "Предупреди экипаж, чтобы был внимательным над целью - рядом наши войска". Командир полка предупредил нас об этом. Да мы и сами отлично представляли сколь ответственная эта задача. Облачность позволила набрать высоту всего 500 метров. Видимость прескверная. Помогло то, что район изобиловал такими характерными ориентирами, как река Дунай, озера: Балатон, Веленце, да и летели мы здесь не впервые - многие ориентиры были хорошо нам знакомы. В том, что я отыщу цель, у меня сомнений не было. Волновало другое - малая высота, на которой достают не только зенитные снаряды, но и огонь всего стрелкового оружия. Для большей точности бомбометания несколько раз перепроверяю свои расчеты. На половине маршрута облачность прижимает до 400 метров - это минимальная безопасная высота сбрасывания наших бомб.

"До цели 5 минут", - докладываю летчику. "Смотри, поточнее прицеливайся", - скорей на всякий случай, отвечает он мне, хотя отлично знает, что иначе прицеливаться в этой обстановке нельзя. Не отрываясь от земли, сличаю карту с местностью - все пока правильно - самолет точно идет по заданному курсу. До цели 2 минуты, а горизонт уже забрызган пачками разрывов - это зенитчики противника пытаются сбить нас с курса. Сквозь разрывы снарядов угадывается, чем распознается наша цель - грязно-серое размытое пятно. Спустя минуту, пятно дробится на отдельные квадратики. К самолетам потянулись цветастые змейки эрликонов. "Боевой!" - командую летчику. Группа вошла в самую гущу огня.

"Цель вижу. 2 градуса влево", - спешно передаю летчику, и курсовая черта прицела послушно перемешается на центр цели. "Бомбы сбросил", докладываю командиру и тут включаю фотоаппарат. Цель накрылась густым черным дымом. Сквозь эту черную пелену местами прорываются узкие полоски желтоватого пламени. "Разворот", - передаю я, закрывая люки. Как вдруг самолет вздрагивает от резкого удара. С правого мотора повалил густой черный дым. "Подбили-таки, гады", - скорей для себя, чем для экипажа, произносит Егоркин. Летчик опрокинул самолет на правое крыло, и самолет заскользил к земле. А земля, она вот - совсем рядом...

"Прыгать?" - мелькнула шальная мысль. "А куда? В логово к зверям? Да и поздно уже!" У самой земли самолет поднял нос и, чуть не коснувшись о ее мерзлую грудь широким днищем фюзеляжа, как необъезженный конь, помчался на восток.

- Кажется сбил, - выдохнул летчик, отчаяние сменилось надеждой.

- Сколько до ближайшего аэродрома, штурман?

- 11 минут.

- Авось дотянем.

А внизу мелькали крестастые танки, автомашины, повозки. Шарахались в стороны фигуры в шинелях мышиного цвета. И вдруг мелькнул перед глазами танк, а на нем красная звезда.

- Наши! Кричу, что есть мочи, и, немного успокоившись, спрашиваю:

- Как мотор?

- А я его выключил, - ответил летчик. - Дотянем на одном.

Набрав высоту 300 метров, идем на аэродром Текель, на который спустя 10 минут благополучно приземлились. Заместитель ведущего группы Михаил Николаев, вернувшись домой, доложил, что командир сбит над целью. Технический состав нас долго ждал на стоянке и, когда на аэродром

опустились сумерки, надежды на наше возвращение у них почти не осталось. На следующий день местные "волшебники" исправили наш двигатель, и в середине следующего дня мы уже были среди своих. По данным фотоконтроля, в районе цели создано 11 очагов пожаров, уничтожено 14 автомашин, 1 танк, 2 бронетранспортера. Контратака врага была сорвана, за что командующий 17-й ВА генерал-полковник Судец всему летному составу, участвовавшему в этом полете, объявил благодарность.

С большим напряжением в те дни работал весь личный состав, по 3-4 вылета делали в сутки экипажи Е. Мясникова, Н. Короткова, А. Петухова, М. Клетера, С. Нефедова, Н. Степанова, А. Заречного, Н. Перелыгина, А. Фридмана, М. Николаева, О. Ферштера, В. Бабенкова, Н. Баканева, Н. Козлова и многие другие. Особенно тяжело приходилось техническому составу. Действуя на малых высотах, самолеты возвращались с задания, имея множество различных повреждений, и весь технический состав от механика до старшего инженера полка сутками не уходили со стоянок, чтобы устранить их. Здесь же они ели и забывались коротким сном, пока самолеты находились в воздухе.

Армейская газета "Защитник Отечества" в номере 56 за 1945 год писала: "В эти дни особенно хорошо действуют наши скоростные бомбардировщики. Группы самолетов, ведомые Макеевым, Егоркиным и другими, перемалывают подходящие к линии фронта вражеские резервы, громят технику и живую силу противника..."

16 марта густой туман окутал все вокруг и лишь к 15 часам он рассеялся. Полку поставлена задача - бомбить ближайшие резервы противника вблизи нашего переднего края. Уточнив координаты цели, взлетаем и, собравшись над аэродромом, направляемся к цели. Когда до цели оставалось 7 минут, послышалась с земли команда. Назвав наш позывной, земля сообщала: "Бомбить по цели номер... запрещаю. Удар нанести по цели номер... Как поняли? Я такой-то... Прием".

Отыскиваю по карте заданный номер цели - это населенный пункт Мор северо-западнее нашей цели 30 километров. Сообщаем земле, что новая цель такая-то, просим повторить позывной земли. Отвечают: "Поняли правильно". И называют свой позывной. Сомнений не осталось - нас перенацелили. Быстро рассчитываю новый курс и сообщаю летчику. С ходу накрываем цель и возвращаемся без потерь. После посадки нам стало известно, что в населенном пункте Мор противник сосредоточил большое количество боевой техники. Буквально все улицы забиты автомашинами и танками. И командование решило перенацелить на нее нашу группу. Удар получился внезапным и на редкость

точным, за что командование объявило нам благодарность.

Самолеты врага не взлетят

Зима 1945 года. В небе Венгрии - тысячи самолетов. На огромном поле аэродрома тесно: здесь и истребители, и штурмовики, и бомбардировщики. Всепоглощающий рев моторов вытеснил все остальные звуки. Вот стартуют стремительные истребители и, быстро набирая высоту, идут на запад, минуя на встречных курсах возвращающихся с задания штурмовиков и бомбардировщиков.

К вечеру гул постепенно затихает. И когда солнце, сделав положенный круг, скатывается за горизонт, а на заснеженное поле аэродрома ложатся сумеречные тени, наступает непривычная, давящая тишина. Но пройдет немного времени и вновь взревут моторы на стоянках, в рокоте которых потонут все остальные звуки - это ночные бомбардировщики поднимут свои грозные машины в стылое и чужое небо, чтобы оттуда, с высоты, обрушить свой смертоносный груз на врага, с отчаянием обреченного продолжающего свое черное дело даже под покровом ночи.

Наша эскадрилья расположилась в самом дальнем углу аэродрома, вдоль опушки леса. Грозные бомбардировщики, заправленные еще днем "по самое горлышко", с подвешенными бомбами и полным боекомплектом, замаскированы. Боевая задача получена. До вылета остаются считанные минуты. Мы со стрелком-радистом старшиной Ф. Михеевым сидим в технической каптерке, сколоченной из подручного материала.

Топится "буржуйка", и ее красные бока полыхают жаром. Я уточняю данные полета, а Михеич (так ласково называем мы его) разгадывает какой-то странный кроссворд. С Михеевым меня связывает давняя боевая дружба. С 1943 года мы летаем с ним в одном экипаже: он в хвостовой части, я - в носовой. Невысокого роста, худощавый, подвижный, он отлично освоил свое боевое "ремесло". За 100 с лишним боевых вылетов, что нам довелось сделать вместе, я не помню случая, чтобы по его вине отказала радиостанция или пулеметы. Не один фашистский стервятник нашел свою смерть от его метких очередей. И кто знает, как сложилась бы моя боевая судьба, если бы не было со мной рядом такого надежного друга.

Со скрипом открывается дверь и вместе с облаком морозного воздуха в каптерке появляется наш командир - майор Егоркин.

- Что наколдовал, штурман? - спрашивает он.

- Ветер по маршруту встречный. Взлететь нужно на 10 минут раньше.

- Тогда пошли.

Сброшены ветки, маскирующие самолеты. Надеваем

парашюты и привычно занимаем свои рабочие места. Самолет медленно выруливает на линию исполнительного старта, покачиваясь на неровностях полевого аэродрома. На линии старта на миг замирает и, взревев моторами, устремляется навстречу опасности.

Набрав расчетную высоту, ложимся курсом на запад. Шла последняя зима титанической битвы. Войска 2-го и 3-го Украинских фронтов, тесно взаимодействуя, ведут тяжелые кровопролитные бои за столицу Венгрии Будапешт. Но блокированная немецко-венгерская группировка войск не сдавалась, надеясь на помощь извне. В этих условиях снабжение своих окруженных войск противник осуществлял по воздуху, используя для этой цели 3-моторные транспортные самолеты Ю-52 и. бомбардировщики Ю-88. Из-за невозможности прорваться днем, полеты они выполняли только в ночное время. По данным воздушной разведки, на аэродроме "Папа" было сосредоточено до 100 немецких транспортников и бомбардировщиков. Нам было приказано блокировать этот аэродром, не дать противнику вести с него боевую работу и тем самым лишить окруженную группировку врага помощи с воздуха.

От действия нашего экипажа, идущего во главе растянутой по времени колонны самолетов, во многом зависел успех остальных экипажей. В нашу задачу входило: разрушить взлетно-посадочную полосу и обозначить цель. Для этого на борту самолета, кроме фугасных, были и контейнеры с зажигательными бомбами. Мерно гудят моторы. Над головой - густая россыпь звезд. Кажется, что самолет завис в этом звездном разливе. Внизу темноту ночи вспарывают и тут же гаснут многочисленные огни взрывов. Мы знаем: там идут тяжелые бои.

- Сколько еще до цели? - слышу в наушниках голос командира.

- 25 минут.

- Что-то уж очень долго идем.

- Я же говорил, что ветер встречный. Внимательно слежу за землей. Здесь, за линией фронта, внизу не видно никаких огней: немцы соблюдают светомаскировку. В этих условиях очень трудно определить, над какой точкой земной поверхности пролетает самолет, так как характерные в дневное время ориентиры - населенные пункты, дороги, реки, озера, лесные массивы припорошены снегом и в темноте теряют свои очертания. Больше приходится надеяться на свои расчеты курса и времени полета. На этот раз немецкий аэродром обнаруживаем на большом удалении по периодическим миганиям бортовых огней самолетов. "Успеем? Не успеем?" - тревожит мысль.

- Снижение! - командую летчику, и самолет тотчас опускает нос. Несмотря на прибранные обороты моторов, самолет за счет большого угла снижения наращивает скорость. Стрелка высотомера раскручивалась по циферблату в обратную, чем при наборе высоты, сторону.

В воздухе пока спокойно. Не видно вспышек зенитного огня - немцы не слышат нас из-за шума своих моторов. Высота 800 - вывод. На аэродроме зажигаются направляющие огни. Быстро сверяю расчетный угол прицеливания и показатели курса, высоты, скорости - все правильно: стартовые огни движутся по продольной черте прицела, и стрелки приборов замерли на расчетных величинах.

- Так держать! - отдаю команду летчику.

- Есть, так держать! - спокойно и уверенно отвечает командир.

В прицеле видно, как часто замигали зеленый, красный и желтый огоньки: самолет просит разрешения на взлет. Но для взлета ему не хватает нескольких секунд. Когда мигающие огоньки совместились с перекрестием прицела, сбрасываю бомбы (в первой серии - 4 фугасные бомбы). Несколько томительных секунд ожидания - и на земле видны всполохи взрывов: одна, вторая, третья, а четвертая взметнулась в небо огненно-косматым хвостом. Догадываюсь: прямое попадание.

В тот же миг аэродром погружается в темноту, лишь один костер отбрасывает желтые языки на десятки метров вокруг. "Молодец, штурман! слышу в наушниках голос Михеева. - Фрицы-то долго жить приказали..." Но не успел я дослушать похвалу Михеева, как вокруг самолета заметались ярко-желтые столбы зенитных прожекторов. Качнувшись в разных направлениях, они схватили наш самолет, и в кабине стало светло, как при ярком солнце. К самолету потянулись разноцветные нити огненных трасс.

Мгновение - и огромная многопудовая тяжесть наваливается на плечи и грудь - это командир резким маневром уходит из зоны огня. Желтые щупальца прожекторов лихорадочно заметались по небу, разыскивая ускользнувший самолет. Высота 200-300 метров. Самолет выравнивается и уходит в сторону аэродрома. Костер на аэродроме, как маяк, обозначает место, куда нужно возвращаться снова и снова.

Набрав безопасную высоту, но уже с противоположного направления, повторяем заход вдоль стоянки немецких самолетов. На этот раз по курсу самолета небо сплошь усыпано взрывами снарядов, но рвутся они намного выше нас: мы идем на высоте 250 метров - минимально необходимая высота для

сбрасывания зажигательных бомб. И опять удача - еще 2 костра зажглись на стоянке. И так 7 заходов - 27 минут в море огня и света. Только на последнем заходе немцам удалось пристреляться, и очередь из эрликонов (скорострельных спаренных 20-миллиметровых пушек) прошила плоскость нашего самолета.

Впоследствии подтвердится: за 7 заходов экипаж уничтожил 3 самолета противника, два из которых полностью сгорели.

Мерно рокочут моторы. Самолет возвращается на родной аэродром, чтобы заправиться горючим, загрузиться бомбами и вновь пойти на задание. На душе становится радостно от сознания, что своим ударом мы на какой-то миг приблизили день окончательной победы над врагом. Вслед за наступающими войсками полк сначала приземлился на аэродроме Текель, а 31 марта - в Веспрем.

4 апреля 1945 года последний вражеский солдат был вышвырнут с венгерской земли. Над Венгрией, страной, которая еще в 1918 году была второй, после России, Советской республикой на земном шаре, взвилось знамя свободы. В тяжелых боях, разгоревшихся зимой 1944/45 года, советские летчики проявили чудеса мужества и храбрости. Многие из них отдали свою жизнь за свободу венгерского народа. Многие навеки прославили здесь свои имена. В этот же день полк перелетел на аэродром "Папа".

Победоносное завершение войны

Шла последняя военная весна. Разбитые фашистские войска группы армии "Юг" откатились к Вене. Желая сохранить столицу Австрии от разрушений, Военный Совет фронта обратился к жителям Вены с такими словами:

"Граждане Вены! Помогайте Красной Армии в освобождении столицы Австрии - Вены, вкладывайте свою долю в дело освобождения Австрии от немецко-фашистского ига". Наши летчики, как и в Будапештской операции, летали на боевые задания и днем и ночью, проявляя мужество и волю к победе. Только за месяц и 7 дней в Венской операции полк совершил 821 боевой вылет. Экипажи полка и днем и ночью бомбили военные объекты Вены и вблизи нее.

Ночь с 6 на 7 апреля выдалась по-летнему теплая и ясная. Еще днем экипажи получили задачу - с наступлением сумерек нанести бомбовый удар по одной из железнодорожных станций г. Вены. Вместе с другими экипажами в полет ушел и экипаж Анатолия Фридмана, в составе экипажа в ту ночь летели: штурман Сергей Рухлядев, стрелок-радист Александр Коновалов, стрелок Андрей Жеребцов. Экипаж в таком составе выполнял не

первый боевой полет. Много раз он успешно выполнял самые различные задания командования как днем, так и ночью, и получил признание - все члены экипажа были неоднократно награждены правительственными наградами.

Набрав 1500 метров, экипаж вел свой скоростной бомбардировщик, груженный 16-ю бомбами ФАБ-100, к намеченной для удара цели. Защите Вены от воздушного нападения противник уделил особое внимание, для чего в самом городе и его пригородах он сосредоточил большое количество зенитных средств, способных на любом ярусе высоты создать плотный огонь. В ту ночь, о которой идет речь, противник вел яростный огонь, и летчикам приходилось много маневрировать, чтобы пробиться к цели.

Сергей Рухлядев уже поймал в прицел полыхающую от ранее сброшенных бомб цель и открыл люки, когда один из снарядов угодил в самолет. Взрыв пришелся между кабинами летчика и штурмана. Острая режущая боль толкнула летчика в грудь и ногу. Самолет сбился с курса. Превозмогая боль, летчик с трудом поставил самолет на прежний курс. "Сергей, ты как, не ранен?" - с трудом произнес Толя. Штурман молчал.

"Сергей, Сережа, ты что???" - уже громче произнес он. Ответа никакого. "Или убит или тяжело ранен", - мелькнула догадка. Перед глазами поплыл цветной ковер. "Надо добраться до рукоятки аварийного сброса", - сверлила мысль. С большим трудом дотянувшись, летчик потянул ее на себя. Ручка, вопреки ожиданию, поддалась легко, без всяких усилий. Толе стало ясно: управление аварийного сброса нарушено и освободиться от бомб не удастся. С помощью одной здоровой ноги и штурвала летчик развернул самолет в зоне огня на 180˚ и перевел его на снижение.

"Передай, Саша, на КП, - обратился он к стрелку-радисту. - Я и штурман ранены. Идем на вынужденную". - "Хорошо, командир", - ответил Саша и тут же взялся за ключ. Толя знал, что в 10-15 минутах полета должен быть аэродром, на котором базируются истребители, но там нет ночного старта. Только бы выйти на него, а там он сядет с фарами. На какое-то мгновение летчик забылся. Были ведь ситуации и посложней этой... февраль 1943 года, раскисший от распутицы аэродром Миллерово. Самолет, загруженный бомбами и полными баками, медленно набирал скорость на разбеге. Вот и конец полосы, а самолет никак не хочет оторваться от земли. Летчик невольно подбирает на себя штурвал, и самолет неохотно отрывается. Но при малой скорости и большом весе его тянет к земле. Удержать самолет, хотя бы в горизонтальном полете, летчику не удается - земля. Взрыв! И вот он и его штурман Иван Зоткин уже в полевом

госпитале. При взрыве их кабину оторвало и отбросило в сторону от взорвавшегося на бомбах самолета. К сожалению, тогда ни стрелок-радист, ни стрелок в живых не остались.

А самолет меж тем стремительно приближается к земле. Летчик с трудом различает на циферблате - 300 метров. Луч фары вырывает из темноты стоянку истребителей. Небольшой доворот - летчик полностью убирает газ и выключает зажигание. "Только бы не взорвались бомбы", - засела тревожная мысль. Достающий до сердца скрежет открытых люков о землю... Все нарастающий душераздирающий шум и тишина... Силы оставили летчика... Подъехала санитарка. Потерявших сознание летчика и штурмана увезли в госпиталь. Ранение у обоих оказалось очень серьезным. Осколки разорвавшегося снаряда попали Рухлядеву в голову - и он сразу потерял сознание. После длительного лечения Фридману и Рухлядеву пришлось распрощаться и с армией, и с авиацией - решение врачей было окончательным.

Самолет к полету готов

Победа в воздухе куется на земле. Летный состав как бы венчает этой победой целую цепь усилий большого количества авиационных специалистов. Ни один самолет не уйдет на боевое задание, пока его тщательно не подготовят на земле.

Прекрасно справлялся в годы войны со своими нелегкими обязанностями технический состав: инженеры, техники, механики, прибористы, электрики, вооруженцы. Эти труженики-умельцы совершали чудеса трудового героизма. Не взирая на бомбежки, обстрелы, непогоду, буквально сутками они не уходили с аэродрома, чтобы вовремя подготовить самолеты к вылету.

Нередко за один день или ночь устранялись повреждения, требующие в обычных условиях несколько суток. В боевой строй героическими усилиями техсостава возвращались самолеты, которые по правилам существовавших тогда наставлений следовало бы списать в утиль.

Вот несколько примеров. В сырую погоду нередки были случаи, когда в полете отказывало самолетное переговорное устройство (СПУ) из-за выхода из строя лампового усилителя. В комплекте запасных ламп такого назначения не оказалось. А без СПУ задание не выполнишь. Инженер по радио инженер-капитан Ф. П. Хамов своим специалистам сказал: "Ломайте, братцы, голову, а усилитель должен работать". Мастер по радио И. З. Черников и электрик 1-й эскадрильи Ф. Д. Двойнишников перебрали сотни отечественных ламп, и нужная замена нашлась. Положительный опыт замены американского усилителя отечественным переняли для себя и другие полки нашей дивизии.

Больше отказов СПУ не было.

Вспоминается и такой случай. В дни, когда наш полк прилетел в Софию, части обеспечения еще не подошли. Гостеприимные болгары снабдили нас на первое время всем необходимым: бензином, патронами, бомбами, питанием. Но бомбы были немецкие (немцы при спешном бегстве не успели их увезти), и наши взрыватели к ним не подходили. И самолеты исправны, и бомбы есть, а бомбить не можем. Все специалисты по вооружению искали выход.

Старший техник по вооружению Ф. И. Капралов со своими специалистами сутки прикидывали, рассчитывали, чертили. Наконец Ф. И. Капралов и Б. И. Луговкин решили эту задачу. По их чертежам были выточены переходные кольца и взрыватели подошли к бомбам. Сначала испытали их на земле - отказов не было. Полк вылетел на свое первое боевое задание с Софийского аэродрома на самолетах американского производства, в баках которых было залито болгарское горючее, а в люках подвешены немецкие бомбы с отечественными взрывателями. На корпусах бомб красовалась надпись: "Фашистскими бомбами по фашистским спинам".

На одном из самолетов, вернувшемся с боевого задания, от пожара сильно пострадала электропроводка. На самолете сотни различных проводов, большинство из них протянуты в труднодоступных местах. Спецслужбе первой эскадрильи было приказано - в течение дня заменить перегоревшую проводку. В мирные дни такие работы в полевых условиях не проводились, Группу специалистов возглавил инженер по спецоборудованию С. Д. Исаев. Чтобы выполнить задание в срок, пришлось немало приложить сноровки и выдумки, Каждый провод нужно было аккуратно уложить, закрепить, проверить на проводимость и после этого припаять к нужному прибору. Для этой цели мастера по радио Черников и Ашукин из подручных материалов соорудили низковольтный аккумуляторный паяльник. И дело пошло. К уложенному проводу с одного конца подключали батарейку от карманного фонаря, к другому концу - лампочку. Если лампочка загоралась, провод подсоединяли к прибору (панели). Если же лампочка не загоралась, приходилось укладывать провод заново. Затрудняло работу и то, что в наличии не было схемы электропроводки. Несмотря на сложность, задание было выполнено вовремя. Руки, а у некоторых специалистов, принимавших участие в этой работе, и лицо были в ссадинах и порезах.

В одну из ночей с задания вернулся самолет с заклиненным мотором. Техник самолета В. И. Зверев с механиком Истоминым

за день сняли 9 цилиндров, заменили у них поршневые кольца и поставили цилиндры обратно. К вечеру самолет был в исправности. На аэродроме Сомбор у самолета нужно было заменить оба мотора, выработавших ресурс. Даже в условиях военного времени на такую работу обычно уходило 3 дня. Технический состав: Зверев, Безчеремных, Клепач, Потапенко, Пахомов, Истомин, Двойнишников заменили оба мотора за один день.

В один из морозных дней с утра мела поземка, дул сильный пронизывающий ветер. К 10 часам поземка прекратилась. Видимость улучшилась, и в полк поступило распоряжение перелететь на другой аэродром.

Все самолеты уже поднялись в воздух, а летчик Н. Козлов никак не может запустить левый мотор. После нескольких безуспешных попыток Козлов выключил правый мотор и, высунувшись в форточку, обратился к технику самолета М. Борзенкову: "Вскройте капот и посмотрите, почему мотор не запускается. По-моему, что-то со стартером". Догадка летчика подтвердилась: на левом двигателе разрушился электропусковой стартер.

- Что будем делать, командир? - спросил Борзенков Козлова.

- Придется где-то доставать исправный стартер.

- Легко сказать достать, а где? Сколько уйдет на это времени? Да и сможем ли мы вообще его достать? - роились невеселые мысли в голове техника.

Летчик Козлов и штурман Петр Кравченко покинули свои кабины. Посовещались. Прикинули все варианты. Но придумать ничего не могли - мотор без стартера не запустить.

"А что если снять стартер с работающего мотора и поставить его вместо неисправного", - подумал Борзенков.

Свою идею он изложил командиру.

- Попытка - не пытка. Давай попробуем. Терять нам все равно нечего, ответил Козлов. Запущен правый мотор, и техник приступил к работе.

Сильная струя спресованного воздуха от винта пронизывала все тело, обжигала лицо и руки. Кожа рук оставалась на стылом металле. Пальцы одеревенели, не слушались.

С трудом отвернув один крепежный винт, Борзенков засунул руки за борт куртки и, когда они немного отогрелись, принялся оттирать успевшее побелеть лицо. Прошло два часа. Работа закончена. Вот заработал и левый мотор.

Не выключая моторов, Борзенков дозаправил баки бензином, и самолет взлетел. За войну Борзенков обслужил более 300 боевых самолето-вылетов. Командование наградило его тремя

боевыми орденами и медалью "За отвагу". Сейчас М. Н. Борзенков живет и трудится в г. Уфе.

Доброй славой в дни войны пользовался старший инженер полка инженер-майор Н. А. Кузьмин. Среднего роста, смуглолицый, с мягкой подкупающей улыбкой на открытом лице, всегда подтянутый и аккуратный во всем - в большом и малом - таким он остался в нашей памяти.

Родился Кузьмин в Петергофе (под Ленинградом). Рос он любознательным и пытливым. С детских лет его тянуло к различным машинам и механизмам. В 1931 году после успешного окончания Ленинградского авиационно-технического училища его направляют техником самолета в Гатчину, где стояла в то время эскадрилья, вооруженная самолетами Р-5. В 1934 году вместе с эскадрильей он перебазируется на аэродром Спасск-Дальний. На базе этой эскадрильи, как уже упоминалось, в 1938 году, был сформирован 55-й бомардировочный авиаполк на самолетах СБ. Под руководством Кузьмина технический состав полка обслужил 5310 самолетовылетов, вооруженцами подвешено 67 873 авиабомбы, заправлено в пулеметы многие сотни патронных лент - и во всем этом немалая доля напряженного труда старшего инженера полка. За помощью и советом по техническим вопросам к нему обращались не только специалисты технической службы, но и летный состав, и для всех у него находилось время.

Ближе к концу войны самолетный парк в полку пополнился новыми типами самолетов американского производства - дальними бомбардировщиками: Боинг В-17 "Фортресс" и В-24 "Либерейтор". Самолеты эти мы перегнали с мест вынужденных посадок американских летчиков. Бомбардировочных прицелов на самолетах не оказалось - они были сняты и уничтожены американскими экипажами на месте вынужденного приземления.

Опыта обслуживания и эксплуатации подобных самолетов в полку никто не имел. Не было и никаких инструкций на этот счет. Н. А. Кузьмин не отходил от этих самолетов целыми днями. Его обширный технический кругозор, пытливый ум и природная смекалка оказали ему добрую услугу - за несколько дней он разобрался в устройстве моторов, приборов, агрегатов и систем этих сложных по тому времени машин, определил для техсостава порядок их обслуживания и эксплуатации. Однажды, уже под вечер, из дивизии поступило распоряжение - к утру подготовить по одному самолету всех типов американских машин для осмотра их на земле и в воздухе командующим фронтом. На стоянку прибыл командир полка майор Тюшевский.

- Ну как, справитесь, Николай Александрович? - обратился он

к Кузьмину.

- Времени очень мало, Виктор Фролович, а работы на этих самолетах, что пригнали недавно, еще на 2-3 дня.

- Не прибедняйтесь, инженер, знаю я ваших орлов, и не с такими заданиями справлялись.

Они обсудили порядок подготовки самолетов, и командир полка уехал. Кузьмин отобрал группу лучших специалистов, и работа закипела. А сделать нужно было немало: заменить или исправить неработающие приборы, заделать пробоины от осколков и пуль, обновить облупившуюся местами краску.

Наутро самолеты было не узнать - словно это были не те машины, что побывали под огнем, а только что доставлены с заводского конвейера.

В указанное время на аэродроме появилась вереница машин. Из первой, остановившейся на стоянке машины, вышел командующий фронтом Маршал Советского Союза Ф. И. Толбухин. Следом за ним, из других машин вышло несколько генералов и офицеров. Маршал и сопровождающие его лица обошли все самолеты, поинтересовались бомбовой загрузкой, вооружением, составом экипажа и боевыми возможностями машин. Пояснения маршалу давал сопровождающий его командующий 17-й Воздушной армией генерал-полковник В. А. Судец. Затем маршал пожелал ознакомиться с кабиной пилотов на самолете В-17. С трудом уместившись на сиденье летчика, он потрогал штурвал, задал несколько вопросов о назначении некоторых приборов. После наземного осмотра нам было приказано сделать по одному полету по кругу (я летел штурманом в экипаже Н. В. Козлова).

Когда самолеты зарулили на стоянку и личный состав построен, маршал Толбухин объявил всем экипажам - участникам смотра - благодарность за успешное овладение американской техникой, и вереница машин покинула аэродром.

В 1954 году инженер-подполковник Н. А. Кузьмин - кавалер четырех орденов по состоянию здоровья увольняется из армии и вместе с семьей поселяется в г. Ленинграде.

Много, очень много отремонтировано им за время службы в армии различных самолетов и моторов, а вот собственный "движок" он сберечь не смог. В 1961 году сердце его отказало. Только в песне поется: "А вместо сердца пламенный мотор". Ныне славное дело отца продолжает его старший сын инженер-подполковник А.Н. Кузьмин.

Наравне с мужчинами трудились женщины, а их в полку и батальоне аэродромного обслуживания было немало: связистки, оружейницы, прибористки, синоптики, официантки, укладчицы

парашютов. В большинстве своем это были молодые (по 18-19 лет) девушки, вступившие в армию добровольно, по зову сердца. Они без ропота несли на своих хрупких плечах тяжелое бремя войны.

Кто из однополчан может забыть Аню Чернову (ныне Жукову) - мастера по электрооборудованию. Родилась Аня в 1923 году в городе Ессентуки. Еще будучи школьницей, она осаждала военкомат просьбами о посылке ее на фронт. Настойчивость ее победила. В 1942 году она получает направление на курсы мастеров электрооборудования самолетов, по окончании которых и пришла к нам в полк. За короткий срок Аня освоила свою специальность и ревностно исполняла ее. Не было случая, чтобы отказал электроприбор, к которому прикоснулись ее девичьи руки.

Невысокая, худенькая, черноглазая, она пришлась по душе личному составу. За добросовестность в работе, веселый нрав и общительный характер ее любили и техники, и летчики, но сердце Ани откликнулось одному голубоглазому крепышу - стрелку-радисту Аркадию Жукову. Сейчас они живут и трудятся в городе на Неве. У них двое взрослых детей.

Вместе с Аней Черновой, закончив те же курсы, прибыли в полк Аня Козлова и Шура Топчина. Но в полку не хватало вооружейников, и обе девушки осваивают новую для них специальность. Все удивлялись, как эти худенькие девчата вручную подвешивали на самолет стокилограммовые бомбы, да не одну или две, а десятки и сотни за день (ночь), сноровисто и быстро заправляли патронами крупнокалиберные пулеметы. Сейчас они обе живут и работают в Москве.

Укладчицы парашютов Тося Питецкая и Надя Озернова знали, что стоит им допустить в своей работе малейший брак и летчика, покинувшего самолет в критическую минуту боя, ждет неминуемая смерть. И они не ошибались. Много раз шелк, уложенный их руками, спасал жизнь и летчикам, и штурманам, и стрелкам-радистам, и стрелкам.

Когда же выдавалась свободная минута, девчата собирались вместе и в несколько голосов душевно запевали одну из фронтовых песен: "Землянка", "Темная ночь", "Огонек", "Синий платочек", "Катюша".

Лучшего лекарства от тяжелых душевных травм, наносимых войной, чем хорошая песня, было трудно найти. С песней на какое-то время забывалась война, изнурительные бои, гибель друзей. Мечталось о чем-то хорошем, близком, нужном. Вспоминалась мирная жизнь, встречи с любимым человеком. Хотелось воевать еще лучше, чтобы приблизить час, когда

советские люди вновь займутся мирным трудом. Уже после войны И. З. Черников напишет:

Нас годы не согнули, не сломили беды,
Хоть сейчас - "По коням!" - и руки на штурвал.
Что с того, что седы мы, что с того, что деды,
И совсем не верится, что бабушка она.
Мы с тобой не молодые люди,
Есть что вспомнить нам, хороший друг,
Юность огневую, дружбу боевую,
Наших боевых подруг.

Последний раз за линию фронта

Было начало мая 1945 года. Полк базировался на полевом аэродроме в 70 километрах юго-восточнее Вены. Буйное цветение природы как нельзя лучше соответствовало нашему хорошему настроению. Мы знали, что дни немецкого фашизма, самого уродливого и мрачного явления в мировой истории, сочтены. И каждый из нас рвался в бой, чтобы своими ударами с воздуха приблизить этот желанный час. Полк много трудился, помогая наземным частям в овладении Веной. Боевые вылеты выполняли не только днем, но и ночью. Бомбили опорные пункты в пригородах Вены, уничтожали вражеские танки, автомашины с грузами и войсками, переправы. Потребовалась наша помощь и войскам 2-го Украинского фронта - нашего северного соседа.

Приказ о нанесении бомбового удара по скоплению железнодорожных эшелонов с войсками и грузами в районе г. Брно (Чехословакия) поступил к нам рано утром. Поскольку полет выполнялся без сопровождения своих истребителей, маршрут проложили с несколькими изломами с тем, чтобы дезориентировать ПВО противника. Трудность задания заключалась в том, что нам незнакома была система ПВО немцев на этом участке фронта. Кроме того, к станции, по которой нам предстояло нанести удар, примыкали густонаселенные жилые кварталы. Нужно было уничтожить вражеские эшелоны, не принося вреда мирному населению. Для этого требовалось с большей, чем обычно, четкостью рассчитать прицельные данные и с ювелирной точностью выдержать боевой курс. И мы понимали, что вся полнота ответственности за выполнение этого задания прежде всего ложится на ведущих группы. Первую группу вел майор Н. Козлов. Ведущим второй группы был наш экипаж.

Но вот подготовка закончена: летчики на своих картах проложили маршрут, насколько позволяло время, изучили предстоящий район полета, выполнили предварительные расчеты. Технический состав подготовил самолеты, опробовал двигатели, вооружейники подвесили бомбы и заправили до полного боевого

комплекта пулеметы. Привычно занимаем в кабинах свои рабочие места. Тишина аэродрома наполнилась сильным гулом работающих авиационных двигателей. Выруливаем на старт. По флажку стартера тяжелогруженые бомбардировщики один за другим отрываются от земли. Высота 3000 метров. Вот внизу промелькнула голубая лента Дуная. Справа такой же голубой лентой, только поуже петляет река Морава. Через 15 минут полета за бортом осталась государственная граница мирного времени между Австрией и Чехословакией. В небе пока все спокойно: ни зениток, ни истребителей противника, но на душе от этого не становится спокойнее. Мы по опыту знаем, что ни один боевой вылет не обходится без противодействия со стороны противника.

Прошли первый контрольный ориентир. Второй участок прошли также спокойно: видимо, северо-восточный курс наших самолетов не вызывал особого беспокойства у немцев. Наконец, меняем курс на запад. В утренние часы для нас это было выгодное направление на цель, так как заходили со стороны уже поднявшегося над горизонтом солнца.

Вот внизу ориентир, который на карте обозначен как НБП (начало боевого пути). И тут же впереди справа вспыхнул взрыв зенитного снаряда, за ним другой, третий. Еще несколько томительных секунд - и все слилось в сплошную стену огня и дыма. Самолеты то и дело подбрасывало взрывной волной, словно игрушечные, а не многотонные машины. Но маневрировать уже нельзя - впереди цель. От летчиков требовались большие усилия, чтобы удержать самолеты на заданном курсе. Грязно-серые шапки зенитных разрывов временами скрывают землю. И когда в поле зрения прицела вползают, как спичечные коробки, железнодорожные вагоны, открываю бомбовые люки. Открываются люки и у ведомых. Мысленно прикидываю - 8-10 эшелонов. Когда выбранная точка прицеливания подошла на расчетный угол, бомбы отрываются от самолета. Через несколько секунд на станции среди эшелонов взметнулись огненно-черные взрывы бомб. Вслед за разрывами бомб последовало несколько мощных взрывов - это рвались вагоны с боеприпасами и горючим. Задание было выполнено.

Выйдя из зоны зенитного огня, группа легла на обратный курс. Это был мой юбилейный 300-й вылет. В этот же день 250-й боевой вылет выполнил зам. командира полка майор Н. В. Козлов. Тепло и сердечно поздравили нас с этим наши товарищи и командование. По этому поводу был выпущен специальный "боевой листок". Хотя за давностью лет трудно восстановить его содержание, я твердо помню, что там были только хорошие слова.

Последним фронтовым полевым аэродромом нашим был Рэтек-Мужай, расположенный вблизи австро-венгерской границы.

8 мая в берлинском пригороде Карлсхорсте, в штабе советских войск, собрались представители союзных армий. Советское Верховное Главнокомандование представлял прославленный полководец Красной Армии Маршал Советского Союза Г. К. Жуков. Сюда же были доставлены представители командования гитлеровской армии - фельдмаршал Кейтель и другие. В 12 ночи маршал Жуков предложил немецкой стороне подписать акт безоговорочной капитуляции всех вооруженных сил Германии. Кейтель, не глядя на окружающих, подошел к столу и подписал предложенный документ. Но эти подробности мы узнали позднее. Сейчас там музей, и в этом зале осталось все в таком же виде, как и при подписании акта капитуляции.

В ночь с 8 на 9 мая экипажи выполняли отдельные полеты разведывательного характера, и боевая работа закончилась рано в 2 часа ночи. А на рассвете в землянку ворвался радостный крик: "Победа! Победа! Братцы, Победа!" Нас подняло как током. Выскочили на улицу кто в чем был. К штабной землянке отовсюду стекались люди. Царило неописуемое ликование. Никто не спрашивал, откуда пришла эта ошеломившая всех радостная весть - все твердо знали: что это так, что не могло быть иначе. С первого часа этой гигантской битвы в мыслях каждого воина, в каком бы звании и должности он ни был, в мыслях каждого советского труженика жило слово - "Победа".

Люди бежали, останавливались, целовались, плясали, кричали каждый свое, ну и, конечно, стреляли в воздух. У многих, и даже у тех, кто десятки и сотни раз ходил в обнимку со смертью, глаза были влажные от слез - слез радости, счастья и сбывшихся надежд. А с рассветом в штаб полка поступило распоряжение - всем экипажам быть у своих самолетов в готовности номер 2. Мы недоумевали - какие же могут быть боевые действия, если враг капитулировал. Да, оказывается, могут быть. Некоторые части 6-й и 8-й немецких армий не подчинились акту капитуляции и оказали сопротивление нашим войскам. Вновь пришлось усмирять их огнем. Последний боевой вылет, помнится, был сделан 13 мая.

Вскоре в полк поступил приказ командующего Воздушной армией о переходе частей и соединений армии к боевой подготовке в мирных условиях. Особое внимание уделялось изучению опыта боевых действий, приобретенного в ходе Великой Отечественной войны. Состоялось первое партийное собрание после окончания войны с повесткой дня: задачи коммунистов в мирные дни. Докладчик майор Тюшевский привел такие данные:

За период Великой Отечественной войны полком произведено 5310 боевых вылетов. В результате боевых действий противнику нанесен урон - уничтожено и повреждено: самолетов - 155, танков - 56, автомашин с войсками и грузами 1299, паровозов - 37, железнодорожных вагонов - 1932, складов с боеприпасами - 31, складов с горючим - 26, морских судов - 4, мостов - 2, переправ - 4, станционных зданий - 54, создано пожаров - 2544, создано взрывов - 847, израсходовано бомб - 67 837.

Говоря об успехах, достигнутых личным составом в деле разгрома немецко-фашистских войск, нельзя не остановиться на той всеобъемлющей партийно-политической работе, которая активно проводилась с первого до последнего дня войны.

Партийные собрания, краткие митинги, "боевые листки", живое слово агитатора, переписка с родными и близкими воинов - все направлялось на воспитание у личного состава наступательного порыва, любви и преданности своей Родине, делу коммунизма, непримиримости к врагу, постоянного стремления к совершенствованию своего боевого мастерства, к укреплению воинской дисциплины и войскового товарищества. Без этих высоких идейно-политических качеств советских воинов невозможно было победить сильного и коварного врага.

Большой популярностью среди личного состава пользовались "боевые листки". Небольшие по формату, но емкие по содержанию, они отражали всегда самое насущное, что волновало и тревожило воинов в данный момент. В них разъяснялись конкретные задачи, поставленные командованием на какой-то отрезок времени или отдельно на день (ночь), популяризировались героические поступки летного, технического, обслуживающего персонала, своевременно доводились обращения и призывы Воздушной армии и фронта.

"Боевые листки", отражающие героические действия личного состава, были посвящены летчикам: Е. А. Мясникову, Н. В. Козлову, А. К. Шевкунову, П. И. Компанийцу и другим.

Перед началом боевых действий за освобождение Донбасса в одном из "боевых листков" приводилось обращение Военного Совета фронта к авиаторам. В нем говорилось:

"Товарищи бесстрашные летчики, воздушные стрелки! Смелее бейте врага! Ищите его змеиные гнезда и обрушивайте на них шквал смертоносного огня! Уничтожайте живую силу и технику врага, дезорганизуйте пути его отступления! Своей могучей рукой сбрасывайте с воздушных просторов на землю вражеских стервятников. В бою проявляйте мужество, стойкость, находчивость и высокое мастерство.

Товарищи механики, мотористы, оружейники! Неустанно готовьте самолеты к боевым вылетам! Добейтесь безотказной работы материальной части в бою! Помните, что каждый подготовленный самолет - это новый удар по врагу! Вперед, советские воины! Нас ждет измученный Донбасс".

Большую и конкретную работу среди личного состава проводили члены партийного и комсомольского бюро полка, в которые выбирались лучшие из лучших воинов.

В августе 1941 года, когда полк вел самые напряженные бои, в составе партийного бюро полка находились: летчик младший лейтенант Федор Кубко, штурман эскадрильи старший лейтенант Василий Чернявский, начальник связи эскадрильи старший лейтенант Федор Плащинский, техник звена старший техник-лейтенант Александр Красов, командир звена младший лейтенант Павел Компаниец - все они были на виду у личного состава, их боевые дела были достойны восхищения. Слово их было весомо. После одного из боевых вылетов, из которого не вернулось несколько экипажей, загрустил летчик Степан Стефаненко. До этого всегда веселый и общительный, стал мрачен, старался уединиться, избегал разговора с товарищами. Это не укрылось от Федора Кубко. Он подошел к нему и сказал: "Ну что ты загрустил, Степа! Война только начинается. Без потерь не обойтись. Не мы развязали эту войну, а немцы, не мы оскверняем их землю, а они нашу. И бить мы обязаны эту фашистскую нечисть так, чтобы враги не знали покоя ни днем, ни ночью. Не вешай нос. Мы отомстим за гибель наших боевых друзей!"

Не умом, а сердцем почувствовал Степан правоту слов опытного летчика-коммуниста. Он поверил в свои силы и воевал дальше смело, дерзко, уверенно.

Немаловажное значение для поддержания боевого духа летного и технического состава имела переписка командования с родными и близкими воинов, отличившихся в боях.

Привожу содержание письма, написанного жене летчика Павла Компанийца.

"Уважаемая Антонина Григорьевна!

С радостью и гордостью сообщаем, что ваш муж лейтенант Компаниец Павел Игнатьевич защищает нашу великую Родину - Союз Советских Социалистических Республик мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над ненавистным фашизмом. Он метко разит с воздуха немецких захватчиков, обрушивая на них смертоносный груз бомб.

За мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецкими

оккупантами, он награжден орденом Красного Знамени.

Командир части майор Малов.

Заместитель командира по политической части майор Панов.

Парторг части старший лейтенант Артамошин.

22 июля 1943 года".

Примерно такого же содержания письма были отправлены родным и близким других наших товарищей, награжденных в эти дни боевыми орденами.

В промежутках между боевыми вылетами, часто прямо под крылом боевых машин, проходили короткие партийные собрания и заседания партийных бюро. Чаще всего они посвящались приему в партию. В ходе Курской битвы состоялось партийное собрание в эскадрилье.

В принятом решении записано:

"Коммунисты клянутся с честью выполнить призыв Военного Совета - наказ Родины.

Каждую бомбу - в цель.

Собрание обязывает каждого коммуниста личным примером воодушевлять воинов на героические подвиги в воздухе и на земле".

В этот же период состоялось одно из памятных для меня партийных собраний.

Во время ужина подходит ко мне парторг полка Ю. Артамошин и говорит:

- Сразу, как покушаешь, приходи к технической каптерке вашей эскадрильи. Будем принимать тебя в партию.

- Как, уже сегодня? - невольно воскликнул я.

- Да, сегодня, а чего тянуть.

Многие мои товарищи вступили в партию еще в грозном 1941 году, а я как-то все не решался, считал, что еще не дорос до того, чтобы носить высокое звание коммуниста.

На стоянках техники уже опробуют моторы - готовят самолет к ночной боевой работе.

- Товарищи, - говорит Артамошин, - у нас на повестке сегодня один вопрос - прием в партию товарища Евдокимова. Кандидатский стаж, мне думается, он выдержал. Все боевые задания выполняет только на отлично. Награжден орденом Красного Знамени и орденом Красной Звезды. Звено все время занимает первое место в эскадрилье. Какие будут мнения?

- Предложение одно - принять.

- Прошу голосовать.

- Все - за. Принято единогласно.

Товарищи пожимают мне руку и я тороплюсь к самолету, чтобы впервые подняться в небо коммунистом. И пусть в кармане

моем еще не лежит партийный билет, но все равно с сегодняшнего дня я считаю себя сопричастным не только к делам и заботам своего экипажа, звена, но и ответственным за все, что делается в эскадрилье, в полку. Мне казалось, что силы мои удвоились.

Рядом шагал Юрий Артамошин. Он не был специалистом летного дела, но часто поднимался в воздух за стрелка и выполнял эту роль не хуже других. Вот и сегодня в составе экипажа Александра Петухова он уйдет в свой очередной полет, чтобы не только словом, но и делом нанести врагу ощутимый урон.

В ходе решающих боев за Курск в партию, кроме меня, были приняты Анатолий Шевкунов, Александр Цветков, Вадим Пышный, Евгений Мясников и другие. Всего 10 человек.

Для поддержания у воинов высокого наступательного порыва использовались шефские связи фронтовиков с тружениками тыла. Были такие шефы и у нас - это коллектив Днепрогэса.

История возникновения этой связи такова. В ночь с 12 на 13 октября 1943 года полку было приказано - бомбами крупного калибра накрыть площадь размером 300 на 300 метров, примыкающую к плотине Днепрогэса с правого берега Днепра.

Командование рассчитывало, что бомбы крупного калибра со взрывателями, поставленными на различное замедление, взрываясь, порвут провода, идущие к плотине, и тем самым удастся предотвратить готовящиеся немцами взрыв и разрушение плотины. (К тому времени немцы заложили в плотине большое количество взрывчатки и 100 авиационных бомб по 500 килограммов каждая). Задача эта была необычайно сложная - ведь стоило попасть лишь одной бомбе в плотину и она бы взлетела на воздух. По снимкам, сделанным дневным разведчиком, была тщательно изучена цель. Определены подходы, способы подсветки. И задача была успешно решена.

Когда полк прилетел на Запорожский аэродром, мы встретились с днепрогэсовцами. Они рассказали нам о зверствах немецко-фашистских войск во время оккупации, поблагодарили за нашу эффективную работу в ночь с 12 на 13 октября. Взяли над полком шефство.

До победного окончания войны сохранилась эта дружеская связь. Днепрогэсовцы отчитывались перед нами о своих успехах в тылу. Мы им докладывали про свои боевые дела. Это помогало в работе и тем и другим. Приходили в полк письма и от других коллективов и частных лиц - это были желанные письма. Звали на новые подвиги. Помнится, как после очередного, очень тяжелого разведывательного полета ко мне подошел инженер эскадрильи

Петров и вручил письмо. На конверте было написано: войсковая часть, лучшему бойцу части.

- Это же не мне, - говорю Петрову.

- Тебе, тебе, бери. Замполит передал. Читаю:

"Дорогой боец нашей славной Красной Армии! Шлют тебе привет и наилучшие пожелания в твоей нелегкой боевой работе комсомольцы средней школы города Гусь-Хрустальный.

Прими наш наказ - бей фашистских оккупантов еще крепче! Мсти им за себя, за нас, за всех обездоленных, поруганных и убитых, за нашу оскверненную землю! Пусть сопутствует тебе удача. Пиши нам о своих боевых делах. Ждем тебя со скорой победой.

По поручению комсомольской организации школы - и несколько подписей".

Письмо побудило желание тут же подняться в небо и выполнить наказ комсомольцев.

Первым в полку 300 боевых вылетов сделал летчик Евгений Мясников. По этому поводу был выпущен специальный красочно оформленный бюллетень.

В нем говорилось:

"Наша гордость"

Наша великая партия - партия Ленина гордится своими коммунистами, которые отдают все свои силы, умение для защиты нашей Родины, нашего народа против злейшего врага - немецкого фашизма. Наша партийная организация воспитала таких коммунистов, которые не знают страха в бою. Таким является Е. А. Мясников. Этот молодой командир эскадрильи прошел свой славный боевой путь от Миллерово до Вены. Он совершил 300 боевых вылетов. На его боевых подвигах воспитываются десятки коммунистов. Партийная организация гордится такими коммунистами, как Е. Мясников, и желает ему успехов в дальнейшей боевой работе!

Парторг части капитан Петраков.

"Будем такими"

Сегодня мы, комсомольцы 1-й эскадрильи, поздравляем своего любимого командира эскадрильи старшего лейтенанта Е. Мясникова, совершившего 300 боевых вылетов на разведку и бомбометание, днем и ночью громившего меткими ударами с воздуха ненавистного врага. Путь нашего командира огромный и тяжелый, но славный. Комсомольская организация гордится своим питомцем старшим лейтенантом Мясниковым, который любит своих комсомольцев и учит их воевать так, как воюет сам.

Слава комсомольцу-коммунисту, волевому командиру старшему лейтенанту Мясникову. Мы, комсомольцы, будем

работать так, как работает и воюет наш любимый командир!

Комсорг 1-й эскадрильи Володин.

Большую работу проводил партполитаппарат по организации досуга личного состава. В полку была неплохая художественная самодеятельность, имелись свои, "доморощенные" таланты. Анатолий Шевкунов неплохо исполнял русские народные песни: "Вот мчится тройка" и другие. Оружейник Евгений Балабаев скромный и застенчивый белорус из 2-й эскадрильи пародировал Зощенко "Баня", "В театре" и другие.

К. Акушин неподражаемо исполнял утесовского "Одессита Мишку", а вместе с Н. Сагуном дуэтом пели "Васю-Василечка".

Был у нас и свой баянист, без которого не обходится ни один вечер отдыха - это штурман лейтенант Милокостов. В свободную минуту между боями он брал в руки баян, и, склонив свое смуглое лицо к кнопкам баяна, исполнял какую-нибудь полюбившуюся ему песню. Виртуозная игра его восхищала нас, доставляла много радости. К сожалению, послевоенная его судьба однополчанам не известна.

Вскоре в газетах был опубликован приказ Верховного Главнокомандующего, в котором говорилось: "В ознаменование победы над Германией в Великой Отечественной дойне назначаю в Москве на Красной площади парад войск действующей армии, Военно-Морского Флота и Московского гарнизона - Парад Победы..."

Меня вызвали в штаб и поставили такую задачу - возглавить группу летного состава на Параде Победы. Для участников этого парада был выделен специальный эшелон. Здесь был собран весь цвет 3-го Украинского фронта. Редкого воина можно было увидеть без 3-5 боевых наград.

10 фронтов послали своих представителей в столицу нашей Родины Москву на этот торжественный марш воинов-освободителей. И вот Москва. Как разительно не похожа она на Москву 1941 года. Ее широкие улицы и проспекты блистали чистотой. Повсюду радостно взволнованные лица, цветы, улыбки, веселый звонкий смех. Наш сводный полк разместился на отдых. Со следующего же дня начались ежедневные строевые занятия, от которых мы отвыкли: на фронте было не до них. Москвичи за это время пошили нам новую парадную форму: темно-синие брюки, зеленого цвета френч. Когда сводные полки отработали у себя строевые приемы, были проведены две репетиции, одна, предварительная, на центральном аэродроме, вторая, генеральная, - на Красной площади. Генеральная репетиция проводилась глубокой ночью, когда москвичи отдыхали и улицы города были пустынны.

23 июня нам вручили медали за победу в Великой Отечественной войне. И вот наступил этот долгожданный день - 24 июня. День выдался пасмурный, а к началу парада заморосил мелкий, как просеянный сквозь сито, дождь, но это не убавило нам радостного, праздничного настроения.

С десятым ударом Кремлевских курантов заиграли фанфары. Из Спасских ворот на белом коне выехал Маршал Советского Союза Г. К. Жуков. К нему подъехал командующий парадом Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский и отдал рапорт. Г. К. Жуков и К. К. Рокоссовский объехали и поздравили с Днем Победы участников парада - отовсюду слышалось мощное солдатское "ура".

А на трибуне Мавзолея руководители партии и правительства и в центре Верховный Главнокомандующий Генералиссимус Советского Союза И. В. Сталин. Здесь я в первый и последний раз видел живого И. В. Сталина. После короткой речи Г. К. Жукова грянул сводный военный оркестр и мимо Мавзолея под боевыми знаменами, печатая шаг, пошли сводные полки действующих фронтов. Первым шел самый северный - Карельский, а замыкал самый южный - наш 3-й Украинский фронт. Во главе колонн прославленные полководцы: маршалы и генералы. Мощный оркестр из 1400 человек для каждого фронта исполнял свой, только для него предназначенный марш.

Внезапно оркестр смолк. В наступившей тишине вдруг раздалась резкая дробь множества барабанов и в тот же миг к подножию Мавзолея посыпались знамена разбитых вражеских частей и соединений. Первым на помост был брошен личный штандарт Адольфа Гитлера. Знамена эти несли бойцы особого сводного батальона, которым командовал старший лейтенант Дмитрий Вовк, - ныне полковник запаса, военрук одной из школ г. Свердловска.

И снова Кремль

Теплый, насыщенный влагой воздух даже ночью не дает прохлады. Кажется, едва забылся в коротком сне, как в окно раздается стук. "Боевая тревога!" мелькнула мысль. Быстро натягиваю комбинезон, пристегиваю кобуру с пистолетом и, уже на бегу схватив шлемофон, выбегаю на улицу.

- Товарищ капитан, подождите, куда вы? - несется вслед голос посыльного солдата. Останавливаюсь и поджидаю его.

- Товарищ капитан. Вам присвоено звание Героя Советского Союза, меня дежурный послал.

- Не заливаешь?

- Честное слово, товарищ капитан. У дежурного телеграмма из дивизии...

Бегу в штаб. Дежурный поздравляет меня и подает телеграмму. Читаю: "Командование поздравляет капитана Евдокимова Г. П. с высоким званием Героя Советского Союза. Желает ему доброго здоровья и новых успехов в боевой и политической подготовке. Недосекин, Богатиков".

Сомнений быть не могло. В постель я уже не ложился и до рассвета бродил по улицам спящего города.

И вот Москва. Спасская башня Кремля. Отделение комендатуры. Нам говорят: "Награды вручать вам будет Михаил Иванович Калинин. Он не совсем здоров и к вам есть просьба - не выражайте свою радость очень сильным рукопожатием".

Мы согласно киваем. Мы уже в приемном зале Кремля. Сидим. Волнуемся, ждем. Я в этом зале второй раз. В 1941 году мне здесь довелось получить свою первую боевую награду, вручал ее также М. И. Калинин. Сзади слышу шепот: "Смотрите, во втором ряду сидит Алексей Толстой". Стараюсь рассмотреть, но ничего, кроме затылков, не вижу. Неслышно открывается дверь, и в зал входит М. И. Калинин со своим помощником и секретарем.

Все встали, дружно аплодируем. Начинается процедура вручения. Михаил Иванович называет фамилию Толстого, и к столу подходит очень рослый, полный мужчина, с длинными седоватыми, ниспадающими до плеч волосами. Вручив награду, Михаил Иванович сердечно поздравляет знаменитого писателя. Алексей Толстой держал короткую речь.

Называется моя фамилия. С необычным волнением подхожу к всесоюзному старосте. Даже ладони, кажется, вспотели. Михаил Иванович вручает мне красного цвета с золотым тиснением "Герою Советского Союза" Грамоту и две небольшие, такого же цвета коробочки с орденом Ленина и Золотой Звездой, а также удостоверение Героя Советского Союза. Поблагодарив М. И. Калинина за высокую награду, сажусь на свое место.

На титульном листе Грамоты читаю:

"Союз Советских Социалистических Республик. Ниже - Президиум Верховного Совета, и еще ниже - Герою Советского Союза. За Ваш героический подвиг, проявленный при выполнении боевых заданий на фронте борьбы с немецкими захватчиками. Президиум Верховного Совета своим указом от 18 августа 1945 года присвоил Вам звание Героя Советского Союза.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР

М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР

А. Горкин".

Кто-то, сидящий рядом, помогает мне прицепить к кителю орден Ленина и Золотую Звезду. Было это 7 сентября 1945 года.

После награждения Михаил Иванович пригласил всех сфотографироваться. В первом ряду сидели Герои Советского Союза и с нами М. И. Калинин и А. Толстой. Кремль мы покинули радостные и возбужденные. Впереди было много задач, и делами своими нам надлежало оправдать высокое доверие правительства.

Где же вы, друзья-однополчане

Из Кремля я подался на Казанский вокзал - впервые за 7 прошедших лет мне был предоставлен отпуск и не терпелось попасть в родные края, где я мысленно уже не раз побывал за эти длинные и нелегкие годы. Поезд миновал Казань. На остановках слышится знакомый и милый сердцу окающий говорок значит, я скоро буду дома. Вот промелькнули за окном пригородные домики Можги - они такие же маленькие и уютные, какими я знал их в те, отдаленные пламенем войны, годы.

Поезд, стукнув буферами, остановился. Я выхожу на знакомую платформу и через навесной мост направляюсь в педучилище. По правую руку почти от самой станции до здания училища раскинулся молодой парк, которого в пору моей учебы не было. Вот и само здание училища - оно и сейчас одно из самых красивых зданий города. Здесь все мне знакомо и мило: и калитка, и двор, и общежитие, и каждая дверь внутри здания. И та же учительская - святая святых, куда нам, студентам, по своей воле входить не разрешалось. Робко стучу в эту дверь - никакого ответа. Открываю дверь и вхожу, за столами я вижу много знакомых и дорогих мне лиц. Это Погорелый Михаил Павлович, Курочкин Михаил Алексеевич, Клейн Петр Емельянович, Фиофилактова Анна Петровна и др. На лицах удивление ч любопытство. Представляюсь. Радостное рукопожатие и вопросам нет конца. Пришлось остаться на вечер и подробно отчитаться перед собравшимися в актовом зале студентами и преподавательским составом о своем боевом пути. А наутро гнедой масти жеребец, запряженный в легкий тарантас, размашистой рысью увозил меня в родную деревню. Пылит тарантас по знакомой, десятки раз исхоженной дороге. Мой возчик - товарищ старшего брата Семена - Петр Павлович Куликов, то пускает гнедого ходкой рысью, то придерживает его бег, давая отдых. И вот передо мной моя деревня, - все те же рубленые избушки, крытые уже успевшим покрыться замшелой зеленью тесом, а кое-где и почерневшей от времени соломой, косые заборы между домами. Те же достопримечательности - пожарная каланча, да покосившаяся от времени школа, открывшая нам окно в мир познания. При въезде в деревню Петр Павлович тронул гнедого вожжами и тот припустился резвым ходом, словно не было позади 35 километров пути.

Копошившиеся в уличном песке куры с криком порхают в стороны. Впереди я различаю и черемуху у родного дома, и белую бороду отца, и притулившуюся к калитке сгорбленную фигуру матери. Объятия, поцелуи, слезы...

"Почто так долго не был?" - утирая фартуком слезящиеся глаза, спрашивает мама. "Война, мама, не до отпусков было". С волнением переступаю порог родного дома. Здесь все как было: и громадная печь посередине, и полати, и широкая скамейка вдоль стены, и тот же стол, и та же божница в переднем углу. Только все это уменьшилось в размерах, как бы усохло с годами. В избе стало тесно. Тут были и почтенные старики и бабки, которых я узнавал с трудом, и совсем незнакомая мне вездесущая детвора. А к вечеру пожаловало, не избалованное такими встречами, районное начальство.

Были встречи, разговоры, воспоминания... Время отпуска истекло. И тот же гнедой уже стоит у калитки. "Приезжай хоть почаще!" - на прощание просят родители. "Постараюсь", - отвечаю им. Односельчане тепло проводили меня, и пока было видно, все махали руками вслед.

В 1946 году мы с Лешей Яковенко убываем на высшие офицерские курсы штурманов. Год напряженной учебы, и меня направляют в Прибалтику, где командиром полка был К. С. Дубинкин. В 1950 году и я, и К. С. Дубинкин поступаем в Краснознаменную Военно-Воздушную академию (ныне Академия им. Гагарина). В тот же год в академию поступили Н. В. Козлов и Е. А. Мясников. С Козловым, Мясниковым мы сняли комнаты в одном частном доме поселка Загорянка, куда вскоре прибыли наши семьи. Наши жены: Козлова Валентина, Мясникова Лидия, Евдокимова Раиса, как и мы, жили в дружбе и согласии. По окончании академии в 1954 году наши пути-дороги разошлись и более не пересекались.

В 1958 году я прибыл в Ленинград, где и служил до 1967 года. В этом же году в качестве военного консультанта я окунулся в дела и заботы съемочной группы "Ленфильма", которая работала над фильмом "Хроника пикирующего бомбардировщика". А забот здесь оказалось намного больше, чем я представлял себе - это и подборка нужного реквизита: самолетов, оборудования, снаряжения, различных предметов военного быта. Это и обучение артистов выполнению профессиональных приемов и в качестве летчика, и штурмана, стрелка-радиста, техника, механика, прибориста, и даже повара и официантки все это в короткие сроки (практически во время самих съемок). А главное, чтобы все это выглядело правдиво, чтобы зритель не почувствовал, что это игра. Были здесь и

огорчения, и веселые минуты.

Вспоминается такой случай. В один из съемочных дней (съемка проходила в Сосновой Поляне на окраине города) был объявлен обеденный перерыв. Молодые ребята в форме летчиков военного времени на автобусе отправились на обед в городскую столовую. Но артисты и есть артисты. Никто уставную форму не соблюдал: у кого-то расстегнут до пояса воротник, кто-то пилотку засунул под погон, а пустую кобуру сместил на живот. При выходе из автобуса артисты лицом к лицу столкнулись с военным патрулем - майором и двумя солдатами. Майор тут же набросился на ребят: "Кто такие? Почему нарушаете форму? Почему с оружием? Кто командир?" А ребята смеются. Это подлило масла в огонь.

"Доложу коменданту", - грозно выкрикнул он. А вокруг уже собрались любопытные. Пришлось объяснить ему, кто и зачем мы здесь. Постепенно краска сошла с лица майора, и он, уже улыбаясь, произнес: "Почему же вы сразу не сказали мне об этом?".

В этот же период я получил приглашение - 18 августа 1967 года прибыть в г. Полтаву на встречу однополчан. Когда подошел срок, я обратился к режиссеру Н. Б. Бирману с просьбой отпустить меня на встречу (съемка в ту пору велась в м. Бирштонас под Каунасом). Бирман разрешил мне убыть лишь на одни сутки. И вот я в Полтаве. Время уже 22 часа 18 августа, торжественная часть закончилась, и мне стало известно от администратора гостиницы однополчане ужинают в ресторане. Прихожу туда, а дверь закрыта. Стучусь. Никто не подходит, то ли из-за шума меня не слышат, то ли не считают нужным подойти, считая, что стучит посторонний. Барабаню, что есть силы. К двери подходит высокий полный мужчина с седыми прядями у висков. Через стекло он внимательно рассматривает меня, а я его. "Да ведь это же Федя Меркулов (кажется, первым признал я его). Наткнувшись взглядом на мою звезду, признал и Федя меня. Лицо его расплылось в улыбке, дверь тотчас открылась. Схватив меня в охапку, Федя потащил к столу. Я тщетно шарю по его лопаткам - за что бы ухватиться, а у него все гладко, ни одного угла...

Отпустив меня на пол, Федя произнес: "Знакомьтесь, Гриша Евдокимов, собственной персоной". И что тут началось: товарищи кинулись ко мне, стали тискать, целовать и, наконец, по чьей-то команде: "Качать его", - стали подбрасывать вверх. "Не грохнули бы!" Но ничего нельзя поделать - меня никто не слушал. Все хорошо, что хорошо кончается - меня усадили за стол, и я стал различать своих фронтовых друзей. Время коснулось каждого по-своему: кто поседел, кто полысел, кто приобрел живот, а кто и,

сохранив фигуру, как-то потускнел.

Вот передо мной сидят: Михеев, Клетер, Бердник, Голованенко, Васильев, Дубинкин, Чернявский, Тюшевский, Конюков, Шевкунов, Меркулов, Кудряшов, Зуев, Старченко, Фридман, Артюхов, Визир, Компаниец, Неймарк, Заречнев, Миленко, Патрикеев, Бабенков, Старченко. А остальных не узнаю. Ужин затянулся до утра.

Поднимали тост и за погибших, и за умерших, и за живых. Воспоминаниям не было конца. По программе встречи предстояло побывать в музее славы русского оружия, в г. Киеве и местечке Подгорцы, где захоронен экипаж Боровкова. Но меня ждали дела, и я, тепло попрощавшись с товарищами, на другой день покинул Полтаву. В память об этой встрече осталась памятка-обращение совета ветеранов, в которой говорилось:

"Дорогой наш друг и товарищ-однополчанин. Где бы ты ни был и что бы ни делал ты, никогда не забудешь свой родной полк, своих боевых друзей и товарищей. Ты с гордостью пронесешь через годы и десятилетия самые теплые воспоминания о боевых делах и мирных буднях, о замечательных традициях полка, о тех, кто ковал победу над ненавистным врагом - германским фашизмом.

Славный боевой путь прошел наш полк от берегов Тихого океана до столицы Австрии - Вены. Наши боевые экипажи на полях сражений Великой Отечественной войны громили врага, нанося сокрушительные удары по его живой силе и технике, а после того, как фашисты были изгнаны с нашей земли, участвовали в освобождении народов Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии, всегда показывая высокие образцы стойкости, мужества, героизма, упорства в бою и настойчивости в учебе.

Летчики и штурманы, стрелки-радисты и воздушные стрелки, инженеры и техники, механики и мотористы, коммунисты и комсомольцы, не щадя своей жизни и крови, сил и энергии, все делали для разгрома врага, для победы над фашистскими захватчиками.

Вечно будет жить в наших сердцах память об однополчанах, отдавших свою жизнь за нашу Советскую Родину, за Победу! Пусть всегда будет крепка, как сталь, солдатская дружба воинов-авиаторов - ветеранов 449-го БАП!

Доброго тебе здоровья, долгих лет жизни и счастья, товарищ-однополчанин!

Совет ветеранов 449-го Нижнеднестровского ордена Суворова, ночного бомбардировочного авиационного полка, 244-АД, 17-й Воздушной армии".

Подобная встреча ветеранов полка была проведена в августе 1974 года в Запорожье. Она прошла успешно, хотя значительно поредели наши ряды. Минуло 33 года, как отгремели залпы Великой Отечественной войны.

"Говоря о славной Советской Армии, - сказал Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду партии, нельзя не сказать доброго слова о наших фронтовиках, о тех солдатах и командирах, которые в годы Великой Отечественной войны отстояли свободу нашей Родины. После колоссального напряжения военных лет им и отдохнуть не пришлось: фронтовики снова оказались на фронте - на фронте труда. Многих из фронтовых товарищей уже нет с нами. Но миллионы еще в строю. Одни продолжают службу в армии, другие отдают Родине свои знания и труд на заводах и стройках, в колхозах и совхозах, в научных институтах и школах. Пожелаем всем им хорошего здоровья, счастья, новых успехов в труде во имя коммунизма".

Эти сердечные и теплые слова Л. И. Брежнева в полной мере относятся и к ветеранам нашего 449-го Нижне-днестровского, ордена Суворова III степени бомбардировочного авиаполка. По-разному сложились судьбы моих друзей-однополчан. Некоторые, как генерал-майор авиации Ю. Артамошин, и поныне находятся в рядах Вооруженных Сил. Большинство из ветеранов ушло на пенсию, но продолжают трудиться в различных отраслях народного хозяйства. Это: Е. Мясников, Н. Коротков, О. Дубровский, которые живут и работают в Москве; Г. Голованенко, С. Нефедов, А. Коновалов, А. Жуков, А. Жукова, Б. Луговкин и автор этих строк живут и трудятся в г. Ленинграде; В. Тюшевский, Н. Козлов - в Куйбышеве; А. Фридман, В. Бабенков - в Харькове; А. Неймарк, Гороховский - в Киеве; К. Васильев, В. Чернявский - в Полтаве; Н. Визир - в Кременчуге; Ф. Меркулов - в Кисловодске; П. Компаниец - в Запорожье; К. Дубинкин - в Риге; И. Старченко - в Воронеже; И. Тендряков - в Георгиевске; Н. Конюхов - в Таганроге; М. Николаев и А. Шевкунов - в Краснодаре; С. Старцев - в Сызрани; М. Симисинов - в Одессе.

Адреса некоторых однополчан не известны. Многие из ветеранов скончались уже в мирные дни. Это: А. Кузьмин, Ф. Капралов, А. Красов, Ф. Михеев, В. Петухов, О. Бердник, Муленко, И. Зоткин, А. Заречнев, Н. Перелыгин.

На смену ветеранам приходит молодежь. Сын Олега Бердника - военный летчик, сын Анатолия Шевкунова, Константин, и мой сын, Сергей, - окончили Академию гражданской авиации. Но где бы ни находились мои боевые друзья-однополчане и чем бы они ни занимались, я верю и знаю,

что они всегда будут в первой шеренге борцов за наше светлое будущее, за будущее без войн и потрясений.

Слово об авторе

Герой Советского Союза Григорий Петрович Евдокимов - автор этой книги родился 2 сентября 1919 года в семье крестьянина деревни Русские Ожги Вавожского района Удмуртской АССР. По окончании Можгинского педучилища по комсомольской путевке он был направлен в Челябинское авиационное училище штурманов, по завершении которого в 1940 году зачислен в кадры Военно-Воздушных Сил Советской Армии. С начала Великой Отечественной войны и до ее победоносного окончания находился в действующей армии. Первое боевое крещение как штурман бомбардировочной авиации он получил 7 августа 1941 года в районе Полтавы.

9 декабря 1941 года приказом по Юго-Западному фронту Г. П. Евдокимов, совершивший к тому времени 12 боевых вылетов, получил первую награду медаль "За боевые заслуги", в мае 1943 года награжден орденом Красной Звезды, а в июне того же года удостоен ордена Красного Знамени. К октябрю 1943 года он совершил 57 боевых вылетов и был награжден орденом Отечественной войны II степени, в сентябре 1944 года вторично награжден орденом Красного Знамени.

Но самым выдающимся фактом в его боевой биографии, безусловно, является представление его на присвоение звания Героя Советского Союза. Вот какая характеристика была дана ему тогда командиром 449-го бомбардировочного авиационного Нижнеднестровского полка майором В. Ф. Тюшевским: "Как штурман подготовлен отлично, владеет самолетовождением днем и ночью, в любых метеоусловиях. Все боевые задания выполняет только отлично. При полетах на разведку доставляет ценные разведданные о противнике. Им неоднократно было вскрыто передвижение войск и техники противника, скопление железнодорожных эшелонов на станциях.

Хорошо готовит штурманский состав эскадрильи к выполнению боевых заданий, на личном примере воспитывает молодых штурманов. В боевой работе эскадрилья все время занимает в полку первое место".

За период Отечественной войны им произведено более 300 боевых вылетов, уничтожено 15 самолетов противника, взорвано 6 складов с горючим и боеприпасами, уничтожено и повреждено до 135 вагонов, 10 цистерн с горючим, до 180 автомашин с живой силой и грузами врага и много другой техники.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1945 года за героический подвиг, проявленный при выполнении

боевых заданий на фронте борьбы с немецкими захватчиками, капитану Евдокимову Григорию Петровичу было присвоено звание Героя Советского Союза, с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда".

В послевоенное время Г. П. Евдокимов успешно закапчивает Военно-Воздушную академию (ныне Академия имени Ю. А. Гагарина) и отдает свои силы, знания, опыт обучению и воспитанию молодых авиаторов, многие из которых и поныне надежно охраняют воздушные рубежи нашей любимой Родины.

Сейчас полковник запаса Г. П. Евдокимов живет и работает в Ленинграде. Его записки штурмана бомбардировочной авиации с интересом будут восприняты многотысячными читателями.